

Marketta Hyvärinen

Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle



Marketta Hyvärinen

Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017

Liikennevirasto
Helsinki 2017

Kannen kuva: Koskensaaren ratasilta rataosalta Haapamäki–Jyväskylä, ratakm 349+268
Kuvaaja: Simo Toikkanen

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-411-5

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Marketta Hyvärinen: Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikennevirasto, tekniikka ja ympäristö -osasto. Helsinki 2017. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017. 78 sivua. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-411-5.

Avainsanat: liikenneväylät, kulttuuriperintö, museosillat, museotiet, väylänpito, tienpito, radanpito, valintakriteerit

Tiivistelmä

Liikennevirasto vastaa Suomen maanteistä, rautateistä ja vesiväylistä sekä liikennejärjestelmän kehittämisestä. Viraston vastuulla, hoidossa ja käytössä on kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistövarallisuutta eri puolilla maata.

Selvitystyön tavoitteena oli laatia Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden eli arvokohteiden arvottamisen ja valinnan kriteeristöt. Uudet kriteeristöt laadittiin nykyisten, aiemmissa arvokohteiden valinta- ja määrittelyprosesseissa käytettyjen kriteeristöjen pohjalta. Tarkastelun kohteena olivat nykyisten maantieverkon arvokohteiden lisäksi rataverkon ja vesiväyliä kohteet.

Selvityksessä on kuvattu nykyiset valtion väyläverkon museo- ja muut arvokohteet ja niiden valinnan tai arvottamisen kriteeristöt. Liikenneviraston toimivaltaa, vastuita ja tehtäviä kulttuuriympäristökohteiden kannalta valotettiin katsauksella aihepiiriä koskevaan lainsäädäntöön, strategioihin ja linjauksiin. Kriteeristöjen päivityksessä otettiin huomioon Museoviraston näkemykset käytettävistä kriteereistä. Päivityksessä nojaututtiin pääosin Metsähallituksen arvotusavain-nimiseen menetelmään, joka perustuu rakennusperinnön suojelulaissa esitettyyn merkittävyyden arvioinnin kriteeristöön. Selvityksessä esitetyn kriteeristön tarkoituksena on tuottaa tietopohja Liikenneviraston arvokohteiden valinnalle. Arvokohteiksi valittujen kohteiden ominaispiirteet ja tutkittavuus turvataan väylänpidossa pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti, mikä ylittää tavanomaisen huomioon ottamisen tason.

Ehdotettu kriteeristö jakaantuu yleiskriteereihin, rakennusperinnön suojelulaista johdettuihin luonnekriteereihin ja muihin kriteereihin. Yleiskriteereissä liikenneverkkoja koskeva valtion toiminta, sen synty ja historia, ovat keskeisiä. Valtiollisen väylänpidon historiallista kertomusta kuvaavien kriteerien lisäksi mukana on kansainvälisten sopimusten ja lakisääteisen suojelun toteuttamisen näkökulmat. Yleiskriteerit auttavat varmistamaan, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden joukkoon saadaan riittävän edustava otos eri aikakausien ja ilmiöiden edustajista. Luonnekriteerit on muokattu Metsähallituksen käyttämästä arvotusavaimesta Liikennevirastolle soveltuviksi. Luonnekriteereillä tarkastellaan tarkemmin kohdejoukon tai kohteen luonnetta valtion toiminnan kannalta. Kriteerit ovat: harvinaisuus, tyypillisuus, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus ja historiallinen kerroksisuus. Luonnekriteerien perusteella kohdejoukkoja tai kohteita on mahdollista pisteyttää (0–3 pistettä), mikäli tietopohja tarkasteltavasta kohteesta on riittävä. Muut kriteerit tukevat yleis- ja luonnekriteereitä ja koskevat etenkin kohteiden ympäristösidosta ja kohteiden muodostamien kokonaisuuksien tunnistamista.

Selvitykseen sisällytettiin ehdotettujen kriteerien testaus erityyppisillä kohteilla ja kohdejoukoilla. Testauksen tulosten perustella arvioitiin kriteeristön toimivuutta. Jatkotoimenpiteistä laadittiin ehdotus selvityksen loppuun.

Marketta Hyvärinen: Värdeobjektskriterier för Trafikverkets trafikledsnät. Trafikverket, teknik och miljö. Helsingfors 2017. Trafikverkets undersökningar och utredningar 25/2017. 78 sidor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-411-5

Sammanfattning

Trafikverket ansvarar för Finlands landsvägar, järnvägar och farleder samt för utvecklingen av trafiksystemet. På verkets ansvar och i verkets vård och användning finns kulturhistoriskt värdefulla fastighetstillgångar runtom i landet.

Målsättningen för utredningsarbetet var att utarbeta kriterieuppsättningar för värdering och val av Trafikverkets värdeobjekt, dvs. kulturhistoriskt värdefulla objekt. De nya kriterieuppsättningarna utarbetades baserat på de nuvarande kriterieuppsättningarna som har använts i tidigare urvals- och bestämningsprocesser för värdeobjekt. Förutom landsvägsnätets nuvarande värdeobjekt bestod undersökningsobjekten av spårnätets och farledernas objekt.

I redogörelsen har beskrivits nuvarande museiobjekt och andra objekt som tillhör statens trafikledsnät, samt kriterieuppsättningarna för val eller värdering av dessa. Trafikverkets jurisdiktion, ansvar och uppgifter för kulturmiljöobjektens del belystes genom en översikt av den lagstiftning och de strategier och riktlinjer som gäller för ämnesområdet. Vid uppdateringen av kriterieuppsättningarna togs hänsyn till Museiverkets åsikter om de använda kriterierna. Vid uppdateringen stödde man sig huvudsakligen på Forststyrelsens metod kallad värderingsnyckel, som baseras på en kriterieuppsättning för bedömning av betydelse som anges i lagen om skyddande av kulturarvet. Syftet med den i redogörelsen beskrivna kriterieuppsättningen är att producera en databas för val av Trafikverkets värdeobjekt. Särdragen hos och undersökningsbarheten för de som värdeobjekt utvalda objekten säkerställs långsiktigt och planerligt vid trafikledsunderhåll, vilket överträffar nivån för konventionellt hänsynstagande.

Den föreslagna kriterieuppsättningen indelas i allmänna kriterier, karaktärskriterier som härleds ur lagen om skyddande av kulturarvet samt övriga kriterier. Bland de allmänna kriterierna är statens trafiknätets relaterade verksamhet, dess uppkomst och historia, det mest centrala. Förutom kriterier som beskriver den statliga trafikledshållningens historiska berättelse finns också perspektiven för implementering av internationella avtal och lagstadgat skydd. De allmänna kriterierna hjälper till att säkerställa att vi bland kulturhistoriskt värdefulla objekt får med ett tillräckligt representativt urval av representanter för olika tidsperioder och företeelser. Ur värderingsnyckeln som Forststyrelsen använder har karaktärskriterierna anpassats så att de lämpar sig för Trafikverket. Med karaktärskriterierna gör man en närmare undersökning av objektgruppens eller objektets karaktär ur den statliga verksamhetens ståndpunkt. Kriterierna är: sällsynthet, typiskhet, representativitet, ursprunglighet, historisk äkthet och historisk skiktning. Med hjälp av karaktärskriterierna är det möjligt att poängsätta objektgrupper eller objekt (0–3 poäng), om databasen för det undersökta objektet är tillräckligt stor. De övriga kriterierna finns som stöd för de allmänna kriterierna och karaktärskriterierna, och berör främst objektens miljöanknytning och identifiering av de helheter som objekten bildar.

I utredningen ingick testning av de föreslagna kriterierna med olika typer av objekt och objektgrupper. Kriterieuppsättningens funktionalitet bedömdes baserat på testresultaten. Som avslutning utarbetades ett förslag till fortsättningsåtgärder.

Marketta Hyvärinen: Criteria for valuable properties in the Finnish Transport Agency's national transport network. Finnish Transport Agency, Engineering and Environment. Helsinki 2017. Research reports of the Finnish Transport Agency 25/2017. 78 pages. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-411-5.

Summary

The Finnish Transport Agency is responsible for Finland's roads, railways and waterways and for the development of Finland's transport system. We are responsible for, use and manage culturally valuable properties around Finland.

The purpose of the present survey was to draw up criteria for the valuation and selection of culturally and historically valuable properties of the Finnish Transport Agency. The new criteria were outlined on the basis of existing criteria used in earlier processes of selecting and defining valuable properties. The survey concerned valuable properties in the current road network, in the rail network and along waterways.

The report describes the current museum properties and other valuable properties in the government-owned national transport network and the criteria for their selection or valuation. The authority, responsibilities and duties of the Finnish Transport Agency regarding culturally valuable properties and environments is illustrated with a review of legislation, strategies and policies. The views of the National Board of Antiquities concerning the criteria to be applied were taken into account in updating the criteria. The update largely relied on the 'valuation key' method employed by Metsähallitus, based on the criteria given in the Act on the Protection of the Built Heritage for evaluation of significance. The purpose of the criteria presented in this report is to create an information base for the selection of valuable properties by the Finnish Transport Agency. Properties designated as valuable properties will have their essential features safeguarded and research access ensured on a long-term and systematic basis in infrastructure management, in excess of the normal level of care.

The proposed criteria are divided into general criteria, character criteria derived from the Act on the Protection of the Built Heritage and other criteria. The general criteria mostly have to do with government actions concerning transport networks, their origin and history. In addition to criteria reflecting the historical narrative of government infrastructure management, aspects of international treaties and statutory protection are included. The general criteria will help ensure that the group of culturally valuable properties selected will include a sufficiently representative sample of various eras and phenomena. The character criteria were adapted from the 'valuation key' method employed by Metsähallitus. The purpose of the character criteria is to give a more detailed look at the character of a property or a group of properties from the perspective of government activities. The criteria are: rare, typical, representative, original, historically significant and historically layered. Character criteria may be used to give point scores to properties or groups of properties (0–3 points), assuming there is sufficient information on the property or properties in question. The other criteria support the general and character criteria, having mainly to do with how the properties relate to their environment and the recognition of larger units formed by properties.

The report includes a testing of the proposed criteria using a variety of properties and groups of properties. The test outcomes were used to evaluate how well the criteria function. A suggestion for further action was added at the end of the report.

Esipuhe

Liikenneviraston arvoihin kuuluu vastuullisuus tuleviin sukupolviin nähden. Yhteiskuntavastuun yhtenä teemana Liikennevirastolla on kestävä liikkuminen, kuljettaminen ja väylänpito, joka ohjaa tekemään kestäviä ja kauaskantoisia ratkaisuja liikenneväylien ylläpidossa. Väyläverkoston infrastruktuuriin liittyvien kulttuuriperintöarvojen tunnistaminen luo edellytyksiä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden vastuulliseen hoitoon ja ylläpitoon.

Valtioneuvoston vahvistaman kulttuuriympäristöstrategian mukaan valtion omistamia arvokkaita rakennuksia, kulttuurimaisemia ja arkeologista perintöä hoidetaan niin, että ne välittävät tietoa vastuullisesta ja suunnitelmallisesta omistajuudesta. Valtion kiinteistöstrategian mukaan valtion kiinteistövarallisuuden omistus- ja omistajahallintajärjestelyissä tulee aina ottaa huomioon valtion kokonaisedun toteutuminen. Tällä tarkoitetaan taloudellisten vaikutusten lisäksi myös sosiaalisia, ympäristöllisiä ja kulttuuriperinnön vaalimiseen liittyviä seikkoja. Strategian mukaan valtion omistuksia keskitetään, mutta valtion liikenneinfrastruktuurin osaksi katsottavia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistöjä hallinnoi jatkossakin Liikennevirasto.

Liikennevirasto käynnisti selvitystyön päivittääkseen ja yhdenmukaistaakseen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden väyläinfran kohteiden, eli arvokohteiden, valinnan ja arvottamisen perusteita. Selvityksen tavoitteena on ollut laatia kohteiden arvottamisen ja valinnan kriteeristöt maantieverkon, rataverkon ja vesiväylien kohteille. Työssä nykyiset arvokohteiden (museo- ja perinnekohteiden) valinnan ja arvottamisen kriteeristöt on käyty läpi, yhdenmukaistettu ja päivitetty. Kriteerien valmistelussa on otettu huomioon väylänpitoa, kulttuuriympäristöä, perinnetoimintaa sekä väylänpidon ympäristö- ja kiinteistöasioita koskevat säädökset, strategiat, toimintalinjat ja -ohjelmat.

Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmä ja perinnetoimintaselvityksen linjaukset ovat ohjanneet kriteeristöjen tarkastelua ja päivittämistä. Liikennevirastossa tilaajan yhteyshenkilönä on toiminut taitorakenneyksikön päällikkö Minna Torkkeli. Lisäksi ylitarkastaja Jarmo Koistinen tekniikka ja ympäristö -osastolta on avustanut selvitystyötä etenkin vesiväylien arvokohteisiin liittyvissä kysymyksissä. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta perinnevästääva Johannes Järvinen on luovuttanut aineistoja selvitystyössä käytettäväksi. Raportista on saatu Museoviraston lausunto.

Ramboll Finland Oy:ssä selvitystyön vastuuhenkilönä on ollut FL, YTM Marketta Hyvärinen ja maantiesiltojen asiantuntijana on toiminut RI (AMK) Niina Onninen.

Helsingissä elokuussa 2017

Liikennevirasto

Tekniikka ja ympäristö -osasto

Sisällysluettelo

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | JOHDANTO | 9 |
| 1.1 | Selvityksen tausta | 9 |
| 1.2 | Selvityksen tavoitteet ja rajaukset | 10 |
| 1.3 | Liikenneviraston perinnetoiminta ja museokohteet | 10 |
| 1.3.1 | Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmä | 10 |
| 1.3.2 | Liikenneviraston ja Museoviraston yhteistyö | 11 |
| 1.3.3 | Liikenneviraston nykyiset arvokohteet | 11 |
| 2 | AINEISTO JA MENETELMÄT | 13 |
| 3 | NYKYISET LIIKENNEVIRASTON KOhteITA KOSKEVAT KRITERISTÖT JA ARVOLUOKITUKSET | 14 |
| 3.1 | Maantieverkko | 14 |
| 3.1.1 | Kriteeristön kuvaus | 14 |
| 3.1.2 | Arviointia kriteeristön päivityksen kannalta | 17 |
| 3.2 | Rautatiet..... | 18 |
| 3.2.1 | Kriteeristön kuvaus | 18 |
| 3.2.2 | Arviointia kriteeristön päivityksen kannalta | 21 |
| 3.3 | Vesiväylät..... | 22 |
| 3.3.1 | Kriteeristöjen kuvaus..... | 22 |
| 3.3.2 | Arviointia kriteeristön päivityksen kannalta | 23 |
| 4 | TYÖSSÄ KÄYTETTY TUKIAINEISTO | 25 |
| 4.1 | Rakennusperinnön suojelulaki..... | 25 |
| 4.2 | Museoviraston aineisto | 25 |
| 4.2.1 | Museoviraston kiinteistöjä ja rakennuksia koskeva kriteeristö..... | 25 |
| 4.2.2 | Valtion strategisen kiinteistövarallisuuden arvottamisesta tehty analyysi | 26 |
| 4.3 | Metsähallituksen arvotusavain | 27 |
| 4.4 | Mobilian selvitys Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikasta 2014..... | 29 |
| 4.5 | Merkitysanalyysimenetelmä..... | 31 |
| 5 | LAINSÄÄDÄNNÖN, STRATEGIOIDEN, TOIMINTALINJOJEN, OHJELMIEN JA MUIDEN LINJAUSTEN OHJAUSVAIKUTUS..... | 33 |
| 5.1 | Lainsäädäntö | 33 |
| 5.2 | Strategiat ja muut linjaukset..... | 36 |
| 6 | EHDOTUS ARVOLUOKITUSKRITEREIKSI | 40 |
| 6.1 | Kriteeristön periaatteita..... | 40 |
| 6.2 | Yleiskriteerit | 40 |
| 6.2.1 | Yleistä | 40 |
| 6.2.2 | Valtion (Liikenneviraston ja edeltäjien) toiminnan ja tehtävien ilmentäminen | 41 |
| 6.2.3 | Historiallinen keskusvallan symbolointi..... | 45 |
| 6.2.4 | Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen..... | 47 |
| 6.2.5 | Kansainvälisiä sopimuksia toteuttavat ja lakisääteisesti suojellut kohteet..... | 49 |
| 6.3 | Luonnekriteerit..... | 49 |

| | | |
|-------|--|----|
| 6.4 | Muut kriteerit | 51 |
| 6.5 | Kriteerien käytön prosessi – esimerkkejä..... | 52 |
| 7 | EHDOTETTujen KRITERIEN TESTAUS JA ARVIOINTIA | 54 |
| 7.1 | Testauksen tavoitteet ja organisointi | 54 |
| 7.2 | Maantieverkon museotie ja -silta..... | 54 |
| 7.3 | Maantieverkon 1970-luvun sillat | 59 |
| 7.4 | Vesiväylien kohteet | 63 |
| 7.5 | Testauksen tulosten tarkastelua..... | 67 |
| 7.5.1 | Paltaniementie ja Markkulan silta | 67 |
| 7.5.2 | Maantieverkon sillat..... | 69 |
| 7.5.3 | Vesiväylien kohteet | 70 |
| 8 | JATKOTOIMENPIDE-EHDOTUKSIA..... | 72 |
| 8.1 | Historiatiedon koonti, syventäminen ja täydentäminen | 72 |
| 8.2 | Tiedonhallinta | 72 |
| 8.3 | Yhteistyö ja osallistaminen..... | 73 |
| 8.4 | Arviointia ja kehittämis ehdotuksia | 74 |
| 8.4.1 | Maantieverkon museotiet ja -sillat..... | 74 |
| 8.4.2 | Rautatieverkon sillat..... | 74 |
| 8.4.3 | Vesiväylät..... | 74 |
| 8.4.4 | Liikennejärjestelmänäkökulma ja arvokohteiden kokonaisuudet..... | 75 |
| 8.4.5 | Nykyajan arvokohteet ja dokumentointi | 75 |
| | LÄHTEET | 76 |

1 Johdanto

1.1 Selvityksen tausta

Liikennevirasto aloitti toimintansa vuoden 2010 alussa. Virasto vastaa Suomen maanteistä, rautateistä ja vesiväylistä sekä liikennejärjestelmän kehittämisestä. Liikennevirastoa koskevan lain (862/2009) mukaan virasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä.

Liikenneviraston kiinteistökanta muodostuu liikenneväyläalueista ja muista rakennetuista tai rakentamattomista kiinteistöistä. Viraston ylläpitämän maantieverkon pituus on noin 78 000 km, rautateiden 5960 km ja vesiväyliä noin 16 300 km, josta sisävesiväyliä 8000 km. Vesiväylästä kuuluu Saimaan kanavan ohella 31 muuta sulkukanavaa (Liikennevirasto 2016 b). Väyläomaisuuden arvo on noin 20 miljardia euroa. Rataverkolla on siltoja 2375 kpl ja maanteillä ajoneuvoliikenteen ja jalankulku- ja pyörätien siltoja 15 122 kpl (Vinter 2016). Vesiväylillä on noin 25 700 merenkulun turvalaitetta (Härö & Ryyppö 2015).

Väyläverkkoon liittyvää kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistövarallisuutta voi olla valtion omistamilla maa- ja vesialueilla, kiinteistöillä ja rekisteriyksiköillä sekä muiden omistamilla maa- tai vesialueilla, joille sijoittuu valtion omistamia rakennuksia tai rakennelmia. Osa kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kiinteistöistä ja rakennelmista on aktiivisesti käytössä, osa taas on käytöstä poistunutta.

Liikenneviraston arvoissa eli tärkeinä pidetyissä, toimintaa ohjaavissa periaatteissa on mukana vastuullisuus tuleviin sukupolviin nähden. Yhteiskuntavastuun yhtenä teemana Liikennevirastolla on kestävä liikkuminen, kuljettaminen ja väylänpito, joka ohjaa tekemään kestäviä ja kauaskantoisia ratkaisuja liikenneväylien ylläpidossa (Liikennevirasto 2016 d).

Liikenneviraston perinnetoimintaa ja toiminnan kehittämismahdollisuuksia selvitti viraston pääjohtajan asettama työryhmä vuosina 2012 ja 2013. Työryhmän työn tulokset on raportoitu Liikenneviraston julkaisusarjan perinnetoimintaselvityksessä. Perinnetoimintaselvitys kattoi museoväylät, Liikenneviraston hallinnoimat kulttuuriympäristöt sekä Liikenneviraston ainakin osittain hallinnoimat liikennemuseot. Selvitysraportissa esitetään kehittämisajatuksia kullekin selvityksen osa-alueelle. Työryhmä esitti, että Liikenneviraston perinnetoimintaa ohjaamaan perustetaan ohjausryhmä, jossa on edustajia Liikenneviraston ja alan museoiden ohella Museovirastosta. Liikenneviraston sisällä perinnetoiminnan koordinointi tapahtuisi infra ja ympäristö-osastolla. Työryhmä esitti myös muun muassa, että museosiltakokoelman täydentämisestä rautatiesilloilla selvitetään. Valintakriteerien tulisi olla riippumattomia siitä, onko silta rautatie- vai maantiesilta. (Liikennevirasto 2013 a.)

1.2 Selvityksen tavoitteet ja rajaukset

Selvitystyön tavoitteena on laatia Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden eli arvokohteiden arvottamisen ja valinnan kriteeristöt. Uudet kriteeristöt laaditaan nykyisten kriteeristöjen pohjalta. Tarkastelun kohteena ovat nykyisten tieväylien arvokohteiden lisäksi rataverkon ja vesiväylien kohteet. Työssä nykyiset arvokohteiden (museo- ja perinnekohteiden) valinnan ja arvottamisen kriteeristöt käydään läpi, yhdenmukaistetaan ja päivitetään. Varsinainen kohteiden luokittelu ei sisälly työhön. Eri väylämuotojen kriteerejä peilataan kulttuuriympäristöä, perinnetoimintaa, väylänpidon ympäristö- ja kiinteistöasioita koskeviin strategioihin, toimintalinjoihin ja -ohjelmiin.

Tämä selvitys on rajattu koskemaan Liikenneviraston maantie-, rata- ja vesiväyläverkon alueella olevia tai niihin liittyviä kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi tunnistettuja rakennelmia ja rakenteita eli arvokohteita. Selvityksessä ei käsitellä yksittäisten rakennusten eikä muinaismuistolain tarkoittamien muinaisjäännösten arvottamista. Selvityksessä ei varsinaisesti käsitellä kiinteistövarallisuuden luovutuksen kriteerejä tai menettelyjä. Arvokohteiden kunnossapitoon ja korjauksiin liittyvät seikat tai rahoitustarpeet eivät myöskään kuulu tämän selvityksen piiriin. Työhön ei myöskään sisälly liikennehistorian alan tutkimusten tai kirjallisuuden läpikäyntiä tarkasteltaviin nykykriteeristöihin sisällytettyjä, yhteen vetäviä tulkintoja laajemmin.

1.3 Liikenneviraston perinnetoiminta ja museokohteet

1.3.1 Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmä

Liikenneviraston vuonna 2013 valmistunut perinnetoimintaselvitys esitti perinnetoiminnan koordinoimiseksi ja ohjaamiseksi yli väylämuotojen perinnetoiminnan ohjausryhmän perustamista. Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmä perustettiin vuonna 2013. Ohjausryhmään kuuluvat Liikenneviraston edustajien lisäksi liikennealan museoiden ja Museoviraston edustajat. Ryhmän tehtäviin kuuluu perinnetoiminnan ohjaus, kehittäminen ja koordinointi. (Liikennevirasto 2013 a.)

Toimeksiantonsa mukaisesti ohjausryhmä osallistuu valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden kriteerien määrittelytyöhön ja edistää Liikenneviraston yhteistyötä Museoviraston ja Metsähallituksen sekä ympäristöministeriön kanssa. Ryhmä valmistelee periaateohjelmaa perinnekohteiden kunnossapidon ohjelmointia ja toteutusta varten. Toimistaan ryhmä raportoi Liikenneviraston johtoryhmälle. Tehtäviensä suorittamista varten ohjausryhmä on jakautunut alatyöryhmiin, joista yksi keskittyy arvokohteiden inventointiin, valintaan ja kriteereihin, kohteita koskevien toimenpiteiden ohjaukseen ja rahoitusasioiden valmisteluun. Muiden kahden alatyöryhmien tehtäväalueina ovat viestintä ja ohjausryhmän toimialan yhteistyö. Ohjausryhmän aloittamana hankkeena on valmistunut vuonna 2016 liikennejärjestelmän historiaa ja johtamista käsittelevä teos *Liikennepolitiikan paradoksit*, jonka tekijä on Tampereen yliopiston Suomen historian dosentti Marko Nenonen.

1.3.2 Liikenneviraston ja Museoviraston yhteistyö

Liikennevirasto ja Museovirasto ovat solmineet vuonna 2014 yhteistyösopimuksen, jonka mukaisiin tavoitteisiin lukeutuu muun muassa valtion kulttuuriperinnön kestävä hoidon ja käytön ja sitä koskevan tiedon lisäämisen edistäminen. Vuosien 2017 ja 2018 yhteistyön toimintasuunnitelmassa (luonnos 7.12.2016) mainitaan toimenpiteenä kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kiinteistöjen arviointikriteeristön kehittäminen ja nykyisten kriteeristöjen kartoitus, jotka liittyvät valtion kiinteistönhaltijoiden verkostoyhteistyöhön. Liikennevirasto vastaa toimenpiteessä tarkoitettujen pohja-aineistojen tuottamisesta ja Museovirasto verkoston koordinoinnista.

1.3.3 Liikenneviraston nykyiset arvokohteet

Tässä yhteydessä Liikenneviraston arvokohteilla tarkoitetaan eri väylämuotojen nimettyjen museokohteiden ohella myös muita tunnistettuja ja määriteltyjä perinne- ja arvokohteita. Kohdemäärätiedot ovat pääosin peräisin Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksestä (Liikennevirasto 2013 a) sekä perinnetoiminnan ohjausryhmän aineistoista.

1.3.3.1 Maantieverkko

- museotiet (Liikenneviraston perinnekohteet-tilukko, päivitys 26.5.2015; ELY-keskus, tieperinnetoiminta, luettelo museoteistä ja -silloista, pvm 3.9.2012)
 - o 22 museotietä, joista maantieverkolla 18 tietä
- museosillat (Liikenneviraston perinnekohteet-tilukko, päivitys 13.10.2014; ELY-keskus, tieperinnetoiminta, luettelo museoteistä ja -silloista, pvm 3.9.2012)
 - o 33 museosiltaa, joista katuverkolla tai yksityisteillä noin kolmannes (tarkistamaton tieto).

1.3.3.2 Rataverkko

- museosillat
 - o vuoden 2015 elokuussa Liikennevirasto teki päätöksen 12 museosillasta, joista 11 on rataverkolla aktiivikäytössä; valitut sillat ovat valmistuneet ennen vuotta 1955 (Vinter 2016)
 - o Liikenneviraston perinnekohteet-tilukossa 20 kpl, joista yksi on Korian vanha silta (maantieverkon museosilta)
- museorautatiet
 - o Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksen mukaan museorautateitä oli Suomessa yhteensä 30,5 km, josta Liikenneviraston omistuksessa oli 16,5 km
 - o Liikenneviraston perinnekohteet-tilukossa (3.9.2014) mainitaan Porvoon museorautatie, joka on vuodesta 2013 ollut Liikenneviraston ylläpitämä sekä Jokioisten museorautatie, joka on yksityisessä omistuksessa (Jokioisten Museorautatie Oy).

1.3.3.3 Vesiväylät

- museokanavat
 - o Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksessä vuodelta 2013 museo-kanavien määräksi todetaan 20 kpl, joista Liikenneviraston omistuksessa on 16 kpl
- merialueen majakat ja merimerkit
 - o Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksessä vuodelta 2013 majakoiden ja merimerkkien määräksi todetaan 52 kpl, joista Liikenneviraston omistuksessa oli 47 kpl
 - o Liikenneviraston/Jarmo Koistisen kokoamassa merialueiden kohdelistassa on 145 kohdetta, joista Pohjanlahdella 55, Saaristomerellä 39 ja loput Suomenlahdella. Kohteissa on erilaisia majakoita, luotsiasemia, loistoja ja kummeleita. Kohteista 142 on arvioitu merenkulun kulttuurihistorian kannalta arvokkaiksi kohteiksi, kaksi kohteista on suojeltu rakennussuojelulain nojalla ja yksi on VaKuKi-kohde eli kohde on mainittu valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden omistuksen ja hallinnoinnin järjestämistä selvittäneen työryhmän mietinnön liitteessä 1.
- sisävesien kohteet

Liikennevirasto on käynnistänyt sisävesiväyliin liittyvien arvokohteiden inventoinnit Kymijoen vesistöalueelta vuonna 2015. Inventointia on jatkettu Vuoksen vesistöalueelle vuonna 2016. Työtä jatketaan Vuoksen vesistöalueen pohjoisosissa sekä Kokemäenjoen ja Oulujoen vesistöalueilla vuonna 2017. Inventointien tuloksena saadaan perustietoja vesiväylien kohteista. Inventoinnin yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä varsinaista kohteiden arvottamista.

Muista vesiväylien historialliseen käyttöön liittyvistä rakenteista voidaan tässä yhteydessä mainita Kainuun möljät ja vetoraiteet, joiden ylläpidon vastuu siirtyi Merenkululaitokselta Liikennevirastolle vuonna 2010. Kainuussa möljillä tarkoitetaan koskien vieressä veneen ylävirtaan vetoa varten rakennettua, kivillä täytettyä hirsiarkkua. Vetoraiteita käytetään veneen siirtämisessä yleensä kannaksen yli järveltä toiselle. Sekä möljät että vetoraiteet liittyvät tervankuljetuksen ja yleisemmin alueen asukkaiden matkantekoon järvisellä alueella. Museovirasto tai Kainuun museo eivät ole tehneet tarkempaa historiallista inventointia Kainuun möljistä tai vetoraiteista. Kuhmon kolme vetorataa on rakennettu vanhoille veto-
taipaleille arviolta 1800-luvun lopulla ja niillä on vielä nykyisinkin jonkinlaista liikenteellistä merkitystä. Kuhmon viidestä möljästä kolmen kunto on todettu vuonna 2016 hyvin huonoksi ja kahden kunto hyväksi. (Liikennevirasto 2016 a.)

2 Aineisto ja menetelmät

Selvityksen lähtöaineistona on käytetty Liikennevirastosta ja Pirkanmaan ELY-keskuksesta saatuja arvokohteiden eli museo- ja perinnekohteiden nykyisiä kriteerejä ja kokoelmapolitiikkoja. Tarkastelun tukena ovat nykyisten arvokohteiden luettelot (maantieverkon museotiet ja -sillat, rataverkon museokohteet, museokanavat, merimerkit, majakat), jotka on saatu käyttöön Liikennevirastosta.

Selvityksen yhteydessä on käyty läpi vertailuaineistona myös muita kulttuuriperinnön ja -ympäristön arvokkaiden kohteiden arvottamisen ja valinnan menettelyjä, kriteerejä ja linjauksia. Selvitystä on taustoitettu Liikennevirastoa, eri väylämuotoja sekä väylänpitoa ja kiinteistöjen käyttöä koskevan lainsäädännön läpikäynnillä. Kriteeristöjen päivityksessä on otettu huomioon valtion kiinteistö- ja kulttuuriympäristöstrategiat sekä Liikenneviraston kiinteistö- ja ympäristötoimintalinjat.

Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmä ja perinnetoimintaselvityksen linjaukset ovat ohjanneet kriteeristöjen tarkastelua ja päivittämistä. Selvitystyön lähtökohtia on esitelty perinnetoiminnan ohjausryhmälle 19.1.2017. Kriteeristöluonnosta on käsitelty Liikenneviraston ja Metsähallituksen yhteistyötapaamisessa 15.3.2017 ja luonnosta on esitelty myös Liikenneviraston ja Museoviraston yhteistyöryhmässä 17.3.2017.

Selvitystyön kuluessa on haastateltu seuraavia ulkopuolisia asiantuntijoita:

- Mikko Härö, Museovirasto, kulttuuriympäristöpalvelut, osastonjohtaja (5.1.2017)
- Anu Vauramo, Metsähallitus, luontopalvelut, erikoissuunnittelija (23.1.2017).

Nykyisten Liikenneviraston arvokohdekriteerien vastaavuutta on arvioitu suhteessa lainsäädännön ja strategiatason ohjausvaikutukseen sekä muiden linjausten sisältöön. Arvioinnin ja muun selvitysaineiston pohjalta on laadittu luonnosvaiheen ehdotus kriteeristöjen päivittämisestä. Luonnoksesta Liikennevirastosta ja muilta tahoilta saatujen kommenttien perusteella on muokattu esitys Liikenneviraston arvokohteiden valinnan ja arvottamisen kriteereistä ja jatkotoimenpiteistä.

Päivitettyjä kriteeristöjä on testattu rajatulla kohdejoukolla ja arvottamisen tuloksia on verrattu aiempiin arviointeihin.

Työn on toteuttanut Ramboll Finland Oy:n väylänpidon perinne- ja kulttuuriympäristöasioihin perehtynyt asiantuntija yhteistyössä tilaajan ja tilaajan nimeämien sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden kanssa.

3 Nykyiset Liikenneviraston kohteita koskevat kriteeristöt ja arvoluokitukset

3.1 Maantieverkko

3.1.1 Kriteeristön kuvaus

Maanteiden museoteitä ja -siltoja koskeva arvotuskriteeristö on nimetty kokoelmapolitiikaksi museoalalla käytettävän terminologian mukaisesti. Kokoelmapolitiikka on hyväksytty Tiehallinnossa vuonna 2007 ja se valmisteltiin Tiehallinnon museo- kohdeselvityksen (Liimatainen, K. 2007) yhteydessä Mobiliassa. Kokoelmapolitiikka on tarkoitettu käytettäväksi sekä yksittäisiä museokohteita että kohdekokoelmaa arvioitaessa.

Kokoelmapolitiikan kriteeristö vastaa pääpiirteissään tie- ja liikennealan erikoismuseo Mobilian käyttämää museokokoelmien arvoluokitusta (ks. Mobilia 2015). Museokohteiden merkittävyys ja tallennustarve määritellään kolmen kriteerin avulla:

- tietoarvo
- tieliikennehistoriallinen arvo ja
- säilyneisyysarvo.

Jokaisesta kriteeristä kohteelle annetaan pisteitä 1–3, jolloin 1 edustaa parasta arvoa.

Arvoluokituksen kokonaispisteiden mukaan kohteet jakautuvat kolmeen tallennusluokkaan. Tallennusluokka määrää kohteiden jatkotoimenpiteet.

3.1.1.1 Tietoarvo

Tietoarvo kuvaa kohteesta käytettävissä olevan tiedon laatua ja määrää. Pisteytys:

| Pisteet | Perusteet |
|---------|---|
| 1 | Tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen. |
| 2 | Tieto perustuu tutkimuksiin tai julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteereitä, tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudessa. |
| 3 | Kohteen historiasta on vain vähän tai ei lainkaan tietoa. |

3.1.1.2 Tieliikennehistoriallinen arvo

Tieliikennehistoriallisen arvon kriteeri on kohteiden arvoluokituksessa käytännössä tärkein. Arvon avulla selvitetään, liittyykö kohde Suomen tieliikenteen historian kannalta keskeiseen ajanjaksoon ja/tai rakennustekniikkaan. Keskeisiä ajankasjoja ja niihin liittyviä rakennustekniikoita on määritelty kahdeksan keskiajalta aina nykyaikaisen tieverkon rakentamisen vaiheeseen saakka. Keskeiset ajankasot ja niiden ilmenemismuodot ovat:

- keskiajan / Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet
 - o Suuri Rantatie
 - o Hämeen Härkätie
 - o Suuri Savontie
 - o Huovintie
 - o Kyrönkankaan tie
 - o silta- ja lauttapaikat
- 1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen
 - o rakentamisen pontimena oli erityisesti kauppa sisämaasta satamiin, sotilaskuljetukset ja hallinto (verotus, posti)
 - 1600-luvulla teitä kunnostettiin ja tieverkkoa laajennettiin
 - postitiet
 - Pohjanmaan maantiet
 - Karjalan Kannaksen tieolojen parantaminen 1600-luvun lopulla
 - Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa
 - Savo-Karjalan sekä Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa
 - puusillat
 - ensimmäiset kivisillat 1700-luvun lopussa
- 1800-luvun maantieverkon täydennykset
 - o rakentamisen pontimena olivat erityisesti sisämaakaupan sekä alkavan puunjalostusteollisuuden tarpeet. Tieverkon rakentamista alkoivat ohjata myös hätäaputyöt.
 - autonomian alkupuolella rakennettiin etupäässä ns. yhdysteitä, jotka helpottivat suurten maanteiden sekä sisämaan pitäjien ja rannikkokaupunkien liikennettä, hidas teollisuuden kasvu näkyi ruukkiteiden rakentamisena
 - sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelevat tiet (höyrylaivaliikenne, Saimaan kanava 1856, ensimmäinen rautatie 1862)
 - puusillat
 - kivisillat
 - ensimmäiset betonisillat 1890-luvulla
 - ensimmäiset teräksiset rautatiesillat 1870-luvulla
 - ensimmäiset teräksiset maantiesillat 1880-luvulla
- vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920–1930-luvuilla
 - o rakentamisen pontimena olivat erityisesti autoliikenne ja matkailun tarpeet
 - tiestön ja siltojen korjaukset
 - puusillat
 - kivisillat
 - ensimmäiset teräsbetonisillat 1910-luvulla
 - terässillat

- vuoden 1938 valtatieluokitus ja sen merkitys
 - o rakentamisen pontimena oli erityisesti keskusten välillä lisääntynyt maantieliikenne, erityisesti linja-autoliikenne
 - ensimmäisen valtatieluokituksen mukainen tieverkko
- sotatiet ja jälleenrakennus
 - o tieverkon rakentamisen pontimena oli erityisesti turvata sotilaallisesti merkittävien liikenneyhteysien toiminta
 - sotilaallisesti merkittävät tieurat
 - sodassa tuhoutuneet tai sodan jälkeen jälleenrakennetut kohteet Itä- ja Pohjois-Suomessa
 - puusillat
- työllisyystöinä 1950–1960-luvuilla tehdyt tiet
 - o rakentamisen pontimena olivat työttömyys- ja sosiaalipoliittiset näkökohdat sekä kasvavan autoliikenteen tarpeet
 - työllisyystöinä, erityisesti siirtotyömailla rakennetut kohteet
 - teräsbetonisillat
 - terässillat
- nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien
 - o rakentamisen pontimena oli nopeasti kasvava autoliikenne erityisesti Etelä-Suomessa
 - Maailmanpankin lainoilla 1960–1970-luvuilla rakennetut kohteet: uudet ja peruskorjatut tiet
 - päällystetyt tiet (öljysora, asfaltti)
 - teräs- ja teräsbetonisillat.

Pisteytys:

| Pisteet | Perusteet |
|---------|---|
| 1 | Tieliikennehistoriallista arvoa. |
| 2 | Vähän tieliikennehistoriallista arvoa. |
| 3 | Ei ole tieliikennehistoriallista arvoa. |

3.1.1.3 Säilyneisyysarvo

Arvon avulla selvitetään, onko kohteessa säilynyt historiallisesti olennaisia rakenteellisia ja /tai toiminnallisia ominaisuuksia siitä aikakaudesta tai ilmiöstä, jota halutaan dokumentoida. Pisteytys:

| Pisteet | Perusteet |
|---------|------------------------|
| 1 | Säilyneisyys hyvä. |
| 2 | Säilyneisyys välttävä. |
| 3 | Säilyneisyys huono. |

3.1.1.4 Tallennusluokat

Arvoluokituksen kokonaispistemäärän (3–9) mukaan määräytyvät tallennusluokat ovat:

| Pisteet | Tallennusluokka |
|---------|--|
| 3-4 | Pysyvästi säilytettävät museokohteet. |
| 5-6 | Määräaikaaisesti säilytettävät museokohteet. |
| 7-9 | Seulottavat kohteet. |

Pysyvästi säilytettävät museokohteet (3–4 pistettä)

- ylläpidossa ja kunnostamisessa noudatetaan museologisia menetelmiä
- säilytetään pitkäjänteisesti ja tehdään kehittämissuunnitelma, jolla turvataan säilymisedellytykset ja toiminta aktiivisena museokohteena.

Määräaikaaisesti säilytettävät museokohteet (5–6 pistettä)

- ei ole riittävästi tietoarvoa
 - o tietoarvoa lisätään ja kohteet arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
 - o kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin
- ei ole riittävästi tieliikennehistoriallista arvoa
 - o kohde seulotaan
- säilyneisyysarvo välttävä tai huono
 - o kohdetta kunnostetaan ja/tai arvioidaan uudelleen projektityyppisesti
 - o kohde siirretään pysyvästi säilytettäviin tai seulottaviin kohteisiin.

Seulottavat kohteet (7–9 pistettä)

- eivät täytä museokohteen kriteereitä, seulotaan.

3.1.1.5 Museokohdekokoelman edustavuus

Yksittäisten museokohteiden muodostamaan kokoelmaan sisällytetään kunkin aikakauden ja ilmiön tyypillisimmät edustajat, ja variaatioita ja kaksoiskappaleita vältetään. Museoviraston laatimaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointiin (RKY) sisältyvillä teillä tai silloilla on muita vastaavia kohteita painavammat perusteet kokoelmaan sisällyttämiselle.

3.1.1.6 Museokohteiden säilyttämisedellytykset

Kokoelmapolitiikassa todetaan, että kohteiden omistukselliset, maankäytölliset ja taloudelliset seikat voivat vaikuttaa kohteiden säilyttämisen edellytyksiin. Museokohteita ja niiden ympäristöön liittyviä muutoksia tulisi arvioida säännöllisesti.

3.1.2 Arviointia kriteeristön päivityksen kannalta

Kokoelmapolitiikan lähtökohtana on ollut olemassa oleva museokohteiden kokoelma ja sen arviointi museotalle tyypilliseen tapaan. Kokoelmapolitiikka tunnistaa ja ilmaisee erittäin hyvin tieliikennehistoriallisen arvon näkökulmasta keskeiset ajanjaksot ja ilmiöt, jotka soveltuvat pääosin suoraan Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristön päivityksessä käytettäväksi. Valtiollisen väylänpitäjän tehtävien ja toiminnan kuvaamisen kannalta tieliikennehistoriallista arvoa kuvaava kriteeri on liian laaja, koska kriteeri tavoittaa koko tieliikennehistorian keskeiset ajanjaksot ja ilmiöt.

Ilmiöpohjaisuus ja valikoivuus kokoelmapolitiikan periaatteina soveltuvat Liikenneviraston kriteerien päivitykseen. Säilyneisyysarvo on useimmissa muissa tarkasteluissa kriteeristöissä mukana, osin täsmällisemmin tai analyyttisemmin käsiteltynä. Tietoarvo-kriteeri soveltuu sellaisenaan huonosti kulttuuriympäristön arvokohteiden määrittelyyn. Kokoelmapolitiikka ei sovellu hyvin uusien kohteiden arvottamiseen.

3.2 Rautatiet

3.2.1 Kriteeristön kuvaus

Museorautatiesiltojen valintakriteerit ja kohde-ehdotukset valmisteltiin Liikennevirastossa vuosina 2014–2015 ja päätös 12 sillan valinnasta tehtiin elokuussa 2015. Ehdotus museosiltakriteereistä ja valittavista silloista on käsitelty Liikenneviraston perinnetoiminnan ohjausryhmän kokouksessa 16.6.2015. Tässä esitetty kriteeristö perustuu Maria Vinterin siltatekniikan päivillä 27.–28.1.2016 pitämän esitelmän diaesitykseen ja perinnetoiminnan ohjausryhmän käsittelyssä olleen ehdotuksen esitysdioihin (Minna Torkkeli ja Maria Vinter).

Kriteeristö on periaatteiltaan maantiesiltojen kriteeristöä vastaava. Museosiltojenkin kannalta tärkeintä on mahdollistaa junaliikenne turvallisesti.

Kriteerit:

- kansallinen historiallinen merkitys
- ratayhteyden historiallinen merkitys
 - o 1862 Helsinki–Hämeenlinna, 1870 Pietari, 1876 Hämeenlinna–Tampere, Toijala–Turku, 1883 Tampere–Haapamäki–Seinäjoki–Vaasa, 1886 Seinäjoki–Oulu, 1889 Savon rata
 - o ratayhteyden tulevaisuus (muutokset/sähköistys)
- merkitys sillanrakennustekniikan kannalta (Siltojemme historia, RIL 179-Sillat, Siltarekisteri)
 - o mm. teräs, teräsbetoni ja jännitetyt betonisillat merkittäviä, rautatiet toimivat edelläkävijöinä
 - o teräspalkkeja betonissa -rakennetta käytetty vain rautatiesilloissa
 - o aikakaudelle tyypilliset sillat
- erityinen paikallinen merkitys
 - o RKY-alueet (valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt)
- alkuperäisyys
 - o onko kohteessa säilynyt rakenteellisia ominaisuuksia aikakaudelta
 - o paljonko hyväksyttävissä muutoksia (mm. sähköistys, reunapalkkien korotukset)
- edellytykset säilyä kunnossa
 - o nykyinen kunto: siltarekisterin perusteella
 - o nykyinen/tuleva liikenne: ratayhteyden tulevaisuus: muutokset/sähköistys, ei raskaimmin liikennöidyiltä rataosilta, ei lopettamisuhan alaisilta rataosilta
- tietoarvo
 - o kohteen järjestetyn tiedon määrä ja laatu (Liikenneviraston arkisto)
- ehdotetut sillat sijoittuvat eri puolille Suomea -> valtakunnallisuus
- saavutettavuus.

Mahdollisia museosiltakohteita selvitettiin rautateiden rakentamisen ajanjaksoittain ottaen huomioon edellä mainitut kriteerit. Ajanjaksot ja niiden tunnusmerkkejä:

- rautatiet 1860–1914
 - o sillat tyypillisesti puurakenteisia kivisillä maatuilla, suuremmat sillat teräksisiä
 - o taustalla kuljetusrakenteen muutokset ja rataverkon laajentuminen
 - o sillanrakennustaito vasta kehittymässä; ensimmäiset sillat olivat puusiltoja (ei enää jäljellä) ja myöhemmin alettiin käyttää terästä
 - o ajanjaksolta on myös säilyneitä kiviholvisiltoja
 - o terässilloista yksi on Korian vanha silta (kuva 1).



Kuva 1. Korian vanha terässilta Kouvolassa. Rautatien sillaksi vuonna 1870 valmistunut teräksinen ristikkosilta on nykyisin jalankulku- ja pyörätien siltanä. Silta on suojeltu rakennussuojelulain nojalla vuonna 1995. (Kuva: Marketta Hyvärinen.)

- rautatiet 1915–1939
 - o 1. maailmansodan jälkeen uusittiin heikkoja ja tuhoutuneita siltoja
 - o levypalkkisiltojen rakentaminen lisääntyi 1900-luvulla ja kehitys johti yhä yksinkertaisempiin ratkaisuihin
 - o alettiin rakentaa teräsbetonisia siltoja, joista yksi on vuonna 1924 valmistunut Aurajoen ratasilta T-2678 (kuva 2).



Kuva 2. Aurajoen ratasilta Toijala–Turku-rataosalla edustaa varhaisia teräsbetonisia siltoja. (Kuva: Liikenneviraston taitorakennerekisteri.)

- rautatiet 1940–1954
 - o sotien jälkeisen jälleenrakennuksen ajanjakso
 - o ensin rakennettiin väliaikaisia puusiltoja, ja varsinainen jälleenrakennus alkoi vuonna 1949
 - o siltojen teräsosia jouduttiin hankkimaan Englannista ja vanhojen siltojen osia kunnostettiin ja käytettiin uudelleen
 - o teräsbetonin käyttö yleistyi ja useita siltoja rakennettiin myös käyttämällä teräspalkkeja betonissa (tätä rakennetta käytettiin vain rautatiesilloissa)
- rautatiet 1955–1974
 - o uudemman rautatieverkon ajanjakso, jolloin uusia rautateitä rakennettiin ja tasoristeyksiä poistettiin, minkä vuoksi tehtiin enemmän ali- ja ylikulkusiltoja
 - o alettiin rakentaa ensimmäisiä jännitettyjä betonisiltoja ja teräsputkisiltoja
 - o dieselveturit tulivat käyttöön 1950-luvulla ja ensimmäiset sähköjunat vuonna 1968
 - o uudet ratkaisut: jännitetyt betonisillat, teräsputkisillat



Kuva 3. Haapamäki–Jyväskylä–Pieksämäki-rataosalla sijaitseva Keuruun alikäytävän silta (KeS-1472) on tyypiltään teräsbetoninen laattakehäsilta. Silta valmistui vuonna 1966. (Kuva: Liikenneviraston taitorakennerekisteri.)

- rautatiet 1975–1989
 - o sillanrakennuksen pääpaino oli vanhojen siltojen uusimisessa ja eritasoristeysten rakentamisessa, suuria ratahankkeita ei ollut
 - o teräsbetoniset sillat suurin ryhmä, mutta myös teräksisiä ja jännitettyjä betonisilloja sekä teräspalkkisilloja rakennettiin
 - o 1990-luvulla rautatiesiltojen suunnitelmista 95 % hankittiin ulkopuolisilta suunnittelijoilta, kun aiemmin suunnitelmat laadittiin VR:llä
- rautatiet 1990–2013
 - o rakentaminen tapahtui liikennöinnin ehdoilla, joten tarvittiin uusia ratkaisuja
 - o siltojen tunkkaus -> jännitettyjen rakenteiden nousu
 - o uuden ajan teräspalkkeja betonissa -sillat
 - o eniten teräsbetonisilloja.

3.2.2 Arviointia kriteeristön päivityksen kannalta

Rautatiesiltojen museoarvon kriteerit on laadittu maanteiden kokoelmapolitiikan kriteerien pohjalta niitä laajentaen. Kriteeristö on siten yhdistelmä yleistason historiallista arvoa kuvaavista ja käytännöllisistä, rajaavista kriteereistä. Kansallinen historiallinen merkitys ja ratayhteyden historiallinen merkitys määritellyine ajanjaksoineen ovat kriteeristön avainkohtia, jotka soveltuvat Liikenneviraston kriteerien päivitykseen.

Sillanrakennustekniikkaa koskeva kriteeri saa listassa teknisten ratkaisujen taustalla oleviin ilmiöihin nähden jopa liian suuren merkityksen. Alkuperäisyys-kriteeri on tärkeä, joskin sen kuvauksesta puuttuu kohteen tutkittavuuden näkökulma. Erityinen paikallinen merkitys (RKY-alueet ja kohteet) liittyy kohteiden ympäristösidokseen, johon myös saavutettavuus kuuluu. Valtakunnallisuus-kriteeri liittyy kohteiden maantieteelliseen sijaintiin eri puolilla maatamme, mitä päivitystyössä ilmiötason valtakunnallisuudella ei varsinaisesti haeta. Kohteen edellytykset säilyä kunnossa on ratkaistava mieluummin erillään varsinaisista arvotuskriteereistä Liikennevirastoa koskevien säädösten, strategioiden ja Liikenneviraston omien linjausten pohjalta.

3.3 Vesiväylät

3.3.1 Kriteeristöjen kuvaus

3.3.1.1 Merialueet

Museoviraston vuonna 2009 julkaisemassa Meriväyliä rakennusperintö -raportissa (Nyman, H. 2009) inventoitujen kohteiden analysoinnissa käytetyt kriteerit ovat:

- kulttuurihistoriallinen arvo
 - o arvio siitä, kuinka hyvin kohde kuvastaa alkuperäistä tarkoitustaan
 - o onko kohde edustava, hyvin säilynyt tai kuvaavasti kerrostunut tai huonosti säilynyt
- rakennushistoriallinen arvo
 - o perustuu rakennuksen tai rakennuskokonaisuuden arkkitehtuuriin, sen säilyneisyyteen ja jatkuvuuteen
 - o onko kohde lähellä alkuperäistä asuaan vai onko siinä vieraita korjauksia tai laajennuksia tai onko kohde vaurioitunut pahoin
- maisemamerkitys
 - o kohteen asema ympäröivässä maisemassa
 - o kohde voi olla hallitseva, olennainen osa ympäristöä tai sen merkitys on vähäinen; lisäksi näkyvyydessä tapahtuneet muutokset otetaan huomioon
- informaatioarvo
 - o kuvaa sitä, miten hyvin kohde nykyisellään kertoo alkuperäisestä toiminta-alueestaan, onko rakenne esillä tai ymmärrettävissä siten, että se kuvastaa alueen historiaa ja kulttuuria
- symboliarvo
 - o arvoon kuuluu huomioita kohteen edustamista henkisistä arvoista, tunne-merkityksistä tai muista epäsuorista tai kokemuksellisista seikoista, kuten esimerkiksi merenkulkuperinteet, tärkeät haaksirikkokertomukset ja valtiollinen itsenäisyysmatkittikka.

Liikenneviraston valmistellessa vuonna 2015 merialueiden kiinteistöjen luovutuksia Metsähallitukselle Museovirasto laati tarkastelussa olleiden 30 kohteen kulttuurihistoriallisen arvon arviointia varten luokituksen. Tarkastellut 30 kohdetta jaettiin neljään luokkaan, joita kuvattiin seuraavasti:

- 1+ -luokka
 - o kohteella on erityistä kulttuuri- ja rakennushistoriallista arvoa. Se on merenkulun rakennusperinnön avainkohde, jolla on huomattavaa merkitystä maisematekijänä ja symbolikohteenä
 - o eräänä perusteena on myös rakennuksen ikä. Ennen vuotta 1849 valmistuneet merenkulun rakennukset ja rakennelmat ovat hyvin harvinaisia
 - o aivan erityinen kohde rakennustekniikkansa tai muun rakennushistoriallisen merkityksensä puolesta.

- 1. luokka
 - o kohteella on kulttuuri- ja rakennushistoriaan liittyviä merkityksiä, jotka ilmentävät merenkulun turvalaitteiden kehitystä
 - o rakennus on hyvin säilynyt ja tältä osin edustava esimerkki meriväylien rakennusperinnön ja saariston elämäntavan ilmentäjänä. Tässä on myös huomioitu rakennuksen sijoittuminen ympäristöönsä, jolloin kohde on osa kulttuurihistoriallisesti arvokasta kokonaisuutta
 - o ikänsä puolesta erityinen kohde. Pääasiassa painotettu Luotsi- ja majakalaitoksen ylläpidon aikakautta (1850–1917), jolta ajalta säilyneitä kohteita on vain vähän jäljellä
 - o rakennushistorialliselta (rakennustekniikka, arkkitehtuuri) merkitykseltä huomattava kohde.
- 2. luokka
 - o kohde on merenkulun rakennusperinnön näkökulmasta tyypillinen. Saattaa olla rakennustyyppinsä viimeisiä edustajia, mutta kohteena pieni-muotoinen
 - o kohteella on maisemaan liittyviä erityisiä merkityksiä
 - o rakennushistoriallisen merkityksensä osalta kohde on kokenut useita muutosvaiheita tai luonnehdittu inventoinneissa rekonstruktioksi. Silti kohteella voi olla rakennustekniikan tai arkkitehtuurinsa puolesta historialliseen kehityskulkuun liittyvää tietoarvoa. Kohdetta on korjausten yhteydessä käsitelty kulttuurihistoriallisesti arvokkaana.
 - o useimmissa kohteista on löydettävissä historiallisia rakennuspiirustuksia
 - o kohteella voi olla erityisiä merkityksiä paikallishistorian kannalta, jota ei ole tässä luokituksessa huomioitu.
- 3. luokka
 - o tyypillinen kohde, joista on säilynyt useita edustavia esimerkkejä
 - o kohteessa on tehty useita muutokorjauksia, jotka ovat hämärtäneet sen kertovuutta rakennusperintönä
 - o kohdetta ei ole mainittu Meriväylien rakennusperintö -inventoinnissa.

3.3.1.2 Sisävesialueet

Museovirasto tarkisti vuonna 2001 TVH:n vanhan kanavainventoinnin ja teki paikainventoinnin luotsaukseen liittyvistä rakennuksista (Härö & Ryyppö 2015). Työn tuloksena syntyi alustava luettelo silloisen Järvi-Suomen merenkulkupiirin säilytettäviksi kanavarakennelmiksi ja rakennuksiksi. Museoviraston tutkija käytti kohteiden arvioinnissa kriteerinään seuraavia:

- koko maan liikennehistorian kannalta erityisen merkittävä
- koko maan kanava- ja luotsitoiminnan kannalta merkittävä; vähintään seudullinen merkitys
- osa kanava-alueen tai väyläaseman kulttuurihistoriallista rakennuskantaa; paikallinen merkitys
- luokittelematon, ei todettua kulttuurihistoriallista merkitystä.

3.3.2 Arviointia kriteeristön päivityksen kannalta

Edellä kuvattuja kriteeristöjä on käytetty yksittäisten kohteiden ja rakennusten arvioimiseen, mihin ne ovat käyttötilanteessaan soveltuneetkin hyvin. Kriteereissä on rakennusperinnön suojelulain kriteerien piirteitä. Kulttuuri- ja rakennushistoriallinen arvo korostuvat kriteereissä, jolloin tyypillisyyys saa ainutlaatuisuuteen ja harvinaisuuteen verrattuna vähän painoarvoa.

Maisemalliset arvot ja arvokohteiden kokonaisuuksiin kiinnittyminen liittyvät tarkasteltavien kohteiden ympäristösidokseen, mikä soveltuu Liikenneviraston kriteerien päivityksessä käytettäväksi. Kohteen säilyneisyys ja ikä sekä informaatioarvo tukevat kriteereissä keskeisen kulttuurihistoriallisen arvon kriteeriä, johon myös symboliarvoa kuvaava kriteeri liittyy. Museoviraston (2001) kriteeristö valtakunnallisen, seudullisen ja paikallisen tason arvoluokkineen on enemmän kohteiden arvottamisen ja tulkinnan tulos kuin varsinainen arvottamisen työkalu.

4 Työssä käytetty tukiaineisto

Liikenneviraston arvokohteita koskevien kriteeristöjen päivitysehdotuksen valmistelussa on käytetty rakennusperinnön suojelulain kriteeristöä sekä eri tahoilla valmistettua aineistoa, joka liittyy kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden määrittelyyn, luokitteluun ja arvottamiseen.

4.1 Rakennusperinnön suojelulaki

Laki rakennusperinnön suojelusta (498/2010) määrittelee rakennusperinnön suojelukohteiksi rakennukset, rakennelmat, rakennusryhmät tai rakennetut alueet, joilla on merkitystä rakennushistorian, rakennustaiteen, rakennustekniikan, erityisten ympäristöarvojen tai rakennuksen käytön tai siihen liittyvien tapahtumien kannalta. Lain 8 §:n mukaan suojeltavan rakennuksen merkittävyys arvioidaan seuraavilla perusteilla:

- 1) harvinaisuus tai ainutlaatuisuus (harvinaisuus)
- 2) historiallinen tyypillisuus (tyypillisuus)
- 3) aluetta tai tiettyä aikaa kuvaavat tyypilliset piirteet (edustavuus)
- 4) alkuperäistä tai sitä vastaavan käytön, rakentamistavan, arkkitehtuurin tai tyylin ilmeneminen ja jatkuminen (alkuperäisyys)
- 5) merkitys historiallisen tapahtuman tai ilmiön todisteena tai siitä kertovana ja tietoa lisäävänä esimerkkinä (historiallinen todistusvoimaisuus) tai
- 6) näkyvissä olevat eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta (historiallinen kerroksisuus).

4.2 Museoviraston aineisto

4.2.1 Museoviraston kiinteistöjä ja rakennuksia koskeva kriteeristö

Opetus- ja kulttuuriministeriön johdolla toiminut työryhmä selvitti vuosina 2012–2013 Museoviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden järjestelyjä. Kiinteistövarallisuus arvioitiin kolmen, Museovirastossa valmistellun kriteerin pohjalta. (Härö & Ryyppö 2015.)

Omaisuuuden luonteen mukaisen arvioinnin kriteeri jakautuu kolmeen osatekijään, joilla valtion strateginen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus määritellään. Kriteerit ovat (opetus- ja kulttuuriministeriö 2013):

- Historiallinen keskusvallan symboli.
 - o Kohde on keskusvallan ydintoiminnan synnyttämä ja ilmentää keskusvallan historiallisia vaiheita. Pääsääntöisesti nämä kohteet ovat aina kuuluneet valtiolle (kruunulle).
- Kansallisen identiteetin kannalta merkittävä kohde.
 - o Kohde liittyy fyysisenä ympäristönä kansallisen identiteetin kannalta merkittävään ilmiöön tai menneisyyttä koskevaan tulkintaan taikka henkilöön, jonka valtiollinen toiminta tai taiteellinen tuotanto on erittäin merkittävä kansallisen identiteetin kannalta.

- Kokonaisuuden säilymisen kannalta merkittävä kohde.
 - o Kohde on rakennuksista ja/tai esineistöstä ja ympäristöstä koostuva ajallisesti tai muutoin eheä kulttuurihistoriallisesti merkittävä kokonaisuus ja kulttuuriympäristö, johon myös saattaa liittyä muinaisjäännöksiä tai merkittäviä maisemallisia tai luonnonsuojeluun liittyviä arvoja. Kohde on osa laajempaa muinaisjäännöskokonaisuutta, rakennettua kulttuuriympäristöä tai maisemallista kokonaisuutta, johon saattaa liittyä perinnebiotooppeja tai luonnonsuojeluun liittyviä arvoja.

Strategisista kulttuuri- ja nähtävyyshankkeista jokainen arvioitiin strategiseksi vähintään yhden omaisuuden luonnetta koskevan kriteerin perusteella. Tämän jälkeen kohteiden merkitystä arvioitiin valtion tehtävien hoidon kannalta. Arvioinnin tuloksena saadun kohdekokoelman katsottiin pystyvän toteuttamaan Museovirastoa koskevassa laissa säädettyjä, valtion kulttuuriperinnön suojelua ja maan yleistä museotoimintaa koskevia tehtäviä.

4.2.2 Valtion strategisen kiinteistövarallisuuden arvottamisesta tehty analyysi

Museovirasto ja ympäristöministeriö ovat julkaisseet syyskuussa 2015 selvityksen, jossa on analysoitu, miten valtion kulttuurihistoriallista kiinteistöomaisuutta on arvioitu (arvotettu) ja miten tätä toimintaa tulisi kehittää. Raportti sisältää katsauksen Norjan ja Ruotsin tilanteeseen. Sekä Norjassa että etenkin Ruotsissa valtiolla säilytettävien kohteiden arvottamisessa korostuu valtion historian ja toiminnan ilmentäminen. Ruotsissa valtion synnyn ja toiminnan kuvaamiseen on esitetty käytettäväksi tarinoita, jotka kuvastavat ja tuovat näkyväksi sitä, kuinka valtio historian eri ajanjaksoina ja eri tapahtumissa on järjestänyt toimintaansa ja ilmentänyt itseään. (Härö & Ryyppö 2015.)

Selvitysraportissa kuvataan Liikenneviraston perinnetoimintaa ja nykyiset perinne- ja museokohteet väylämuodoittain. Liikenneviraston perinnetoimintanäkökulmaan pohjautuva käsitys kulttuurihistoriallisista kohteista ei selvitysraportin mukaan vastaa Museoviraston ajatuksia. (Härö & Ryyppö 2015.)

Selvitysraportissa esitetään, että kohteiden kulttuurihistoriallista arviointia kehitetään ensi sijassa Metsähallituksen ja Museoviraston toteuttaman käytännön pohjalle. Kriteeristö voi rakentua jaolla yleiskriteerien, rakennusperintölain kriteereihin yleiskriteerien konkretisoijana sekä muihin kriteereihin. Kohteiden valintaa varten on tarpeen laatia selvityksiä ja analyyskejä ja ottaa jo tehdyt selvitykset ja kirjallisuus aktiiviseen käyttöön. Kohteiden valintoja ja arvottamista suositellaan tehtäväksi rakennus- ja ympäristötyypeittäin. (Härö & Ryyppö 2015.)

Liikenneviraston hallinnassa olevat kohteet vaativat erityistä huomiota muun muassa katveeseen jääneiden kohdetyyppien sekä 1940–1990-luvun kohteiden ja ympäristöjen osalta. Samalla on raportin mukaan ehkä selvitettävä, onko Liikenneviraston tehtäviin sisällytettävä sen työalan kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kiinteistöjen hallinta. (Härö & Ryyppö 2015.)

4.3 Metsähallituksen arvotusavain

Metsähallituksen arvotusavain on hyväksytty Metsähallituksen luontopalvelujen johdoryhmässä 19.1.2013 ja sitä on päivitetty 1.2.2017 uusin kaavioin ja viittauksin (Metsähallitus 2017). Arvotusavain on rakennettu työkaluksi, jolla tunnistetaan Metsähallituksen hallinnassa olevaa valtion strategista kulttuurihistoriallista kiinteistövarallisuutta jo aiemmin arvotettujen kohteiden joukosta. Arvotusavaimella saadaan käsitys kohteen luonteesta. Tämän jälkeen kohdetta arvioidaan asetettuja strategisuuden kriteerejä vasten, jolloin strateginen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus voidaan osoittaa. Arvotusavainta voidaan käyttää paitsi Metsähallituksen tuottamaan, myös soveltuvien osin muun valtiotoimijan tuottaman rakennusperinnön arvottamiseen. Lisäksi arvotusavainta käytetään kiinteistöomaisuutta luovutettaessa tai vastaanotettaessa. Valtion kiinteistövarallisuuden hallinnansiirtojen vuoksi Metsähallitukselle siirtyy muiden valtio-omistajien kiinteistöjä, mikä muuttaa Metsähallituksen roolia kulttuuriperinnön hallinnoijaksi ja hoitajaksi laajemmin.

Arvotusavain sisältää varsinaisen kriteeristön lisäksi rakennuskantakaavion. Rakennuskantakaaviolla erotellaan Metsähallituksen tuottama rakennuskanta muusta valtion tai yksityisten sekä yhteisöjen tuottamasta rakennuskannasta. Metsähallituksen tuottamaksi rakennuskannaksi on katsottu kohteet, jotka Metsähallitus on rakennuttanut tai joiden rakentamista se on ohjannut. Metsähallituksen tuottama rakennuskanta on edelleen jaettu seitsemään luokkaan: 1) metsätalous, 2) valtionmaiden asuttaminen, 3) valtion kalastus- ja metsästyspalvelut, 4) luonnonsuojelu, 5) kulttuuriperinnön suojelu, 6) retkeily ja virkistyskäyttö ja 7) matkailu.

Kiinteistövarallisuuden kulttuuriperintöarvoja on tarkasteltu korostaen Metsähallituksen historiaa sekä sen tehtävien ja kehityksen ilmentymistä, minkä vuoksi arvotusavaimen laadinnassa on otettu lähestymistavaksi Metsähallituksen tehtävät ja rakennuttajarooli. Metsähallituksen rakennuskannan erityispiirteenä on valtakunnallisen ilmiön esiintyminen paikallisesti, erityisesti tyyppiipiirustusten käytön myötä.

Metsähallitus on muokannut Museoviraston käyttämästä, kiinteistöjen luonteen mukaisesta valtion strategisen kulttuurihistoriallisen kiinteistövarallisuuden kolmijakoisesta kriteeristä tarkennetun kriteeristön, joka ottaa huomioon myös kansainväliset kulttuuriympäristöä koskevat sopimukset. Kriteereissä Metsähallituksen roolia on selkiinnytetty ja korostettu suhteessa muuhun valtiotoimijuuteen. Kriteerit ovat:

- historiallisen keskusvallan symboli
- kansallisen identiteetin kannalta merkittävä kohde
- valtion toimintaa ilmentävä kohde
- kansainvälisiä sopimuksia toteuttava kohde.

Historiallisen keskusvallan symboli on keskusvallan ydintoiminnan synnyttämä ja ilmentää keskusvallan historiallisia vaiheita. Tällaiset kohteet ovat pääsääntöisesti aina valtion omistuksessa. Kansallisen identiteetin kannalta merkittävä kohde liittyy fyysisenä ympäristönä kansallisen identiteetin kannalta merkittävään ilmiöön tai henkilöön. Valtion omistus turvaa kohteen säilymisen, saavutettavuuden ja ilmiön tai henkilön perinnön esittelyn. Valtion toimintaa ilmentävät kohteet ovat valtion kehityksen ja hallinnon olennaisia ilmentäjiä ja niissä Metsähallituksen rooli ja tehtävät korostuvat. Kohteet muodostavat ajallisesti tai muutoin eheitä kokonaisuuksia tai kulttuuriympäristöjä ja ne on hankittu valtiolle hyvän hoidon ja säilymisen

turvaamiseksi. Kansainvälisiä sopimuksia toteuttavat kohteet ovat muun muassa maailmanperintösopimuksen tai Haag-sopimuksen kohteita. (Flink & Vauramo 2015.)

Metsähallituksen kulttuuriperintökohteista strategisia ovat maailmanperintökohteet, Haag-listalle ehdotetut kohteet ja Metsähallitukselle suuren kulttuurihistoriallisen arvon takia ostetut kohteet. Muita, Metsähallituksen tuottamia kohteita tarkastellaan arvotusavaimen avulla, jonka kriteerien pohjana ovat rakennusperinnön suojelulain 8 §:n kriteerit suojelun edellytyksistä (ks. edellä). Arvotusavaimen avulla arvioidaan ”omaisuuden luonnetta” ja sitä, onko kohde Metsähallituksen tehtävien ja toiminnan ilmentäjä.

Metsähallituksen kulttuuriperintökohteet saavat pisteitä 0 (huonoin) – 3 (paras) jokaisesta kuudesta kriteeristä. Arvottamiskriteereittäin pisteytys on seuraava:

harvinaisuus

- 0 Metsähallituksen tuottama rakennus on yleinen
- 1 –
- 2 kohde on maakunnallisesti harvinainen esimerkki metsäntuotannosta rakennusperinnöstä
- 3 kohde on valtakunnallisesti harvinainen esimerkki metsäntuotannosta rakennusperinnöstä

tyypillisuus

- 0 ei ole historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen
- 1 kohde on rakennettu osin tyyppipiirustuksilla tai siinä on osia, jotka ovat alueelleen tyypillisiä
- 2 kohde on rakennettu Metsähallituksen tyyppipiirustuksen mukaan tai on alueelleen tyypillinen
- 3 kohde on rakennettu Metsähallituksen tyyppipiirustuksen mukaan tai on alueelleen erittäin tyypillinen tai valtakunnallisesti omakeinainen

edustavuus

- 0 rakennus ei ole aikakaudelleen tai alueelleen tyypillinen
- 1 rakennus edustaa osin alueensa tai aikakautensa Metsähallituksen tuottamaa rakennusperintöä
- 2 rakennus edustaa hyvin alueensa tai aikakautensa Metsähallituksen tuottamaa rakennusperintöä
- 3 rakennus edustaa erityisen hyvin alueensa tai aikakautensa Metsähallituksen tuottamaa rakennusperintöä

alkuperäisyys

- 0 rakennus on menettänyt rakennusajankohtansa fyysiset erityispiirteet ja se ei ole alkuperäisessä käytössä
- 1 rakennuksessa on osin vielä nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu tai se on säilyttänyt osin rakentamisajankohtansa rakentamistavan, arkkitehtuurin, tyylin tai käytön
- 2 rakennus on säilyttänyt hyvin tyyppipiirustusten mukaisen asun tai rakentamisajankohtansa rakentamistavan, arkkitehtuurin, tyylin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön
- 3 rakennus on säilynyt erityisen hyvin tyyppipiirustusten mukaisessa asussaan tai se on säilyttänyt ajankohtansa rakentamistavan, arkkitehtuurin, tyylin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön

historiallinen todistusvoimaisuus

- 0 rakennus on tuhoutunut tai ei kerro Metsähallituksen historiasta
- 1 kohteen merkitys on paikallinen tai merkitys Metsähallituksen historian kannalta on vähäinen
- 2 rakennus on maakunnallisesti hyvä todiste Metsähallituksen historiasta tai on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki
- 3 kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Metsähallituksen historiasta tai on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki

historiallinen kerroksisuus

- 0 rakennus on menettänyt kerroksisuutensa
- 1 rakennuksessa on osin/paikoin nähtävissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet
- 2 rakennuksessa on hyvin nähtävissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta
- 3 rakennuksessa on erittäin hyvin nähtävissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

Kohteet jaetaan niiden käytön mukaan neljään ryhmään: 1) käyttökohteisiin, 2) kulttuuri- ja nähtävyyshäköhteisiin, 3) ei käyttöä, pidetään ja 4) ei käyttöä, myydään. Metsähallituksen omistuksessa pidettävästä kulttuurihistoriallisesta kiinteistövarallisuudesta valitaan strategisten kohteiden joukko, jonka hoidolle asetetaan laatuavoitteet sekä arvioidaan käyttö-, ylläpito- ja pääomakustannukset.

Museoviraston selvityksen (Härö & Ryyppö 2015) mukaan Metsähallitus kävi kriteerien valmistuttua läpi valtion tuottamia rakennuksia 75 kpl, ja kaikkiaan tarkastelu kattoi 309 rakennuskohdetta. Suuressa osassa kohteita tehtiin maastokäynti. Arviointiprosessiin kuului Metsähallituksessa myös muiden valtiotahojen ja sidosryhmien osallistaminen ja vuorovaikutus sekä sisäinen tiedonvälitys. Valintojen jälkeen Metsähallituksen strategiseen kulttuurihistorialliseen kiinteistövarallisuuteen kuuluu 51 kohdetta. (Härö & Ryyppö 2015.)

4.4 Mobilian selvitys Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikasta 2014

Valtakunnallisesta tie- ja liikennealan erikoismuseo Mobiliasta Martti Piltz ja Heidi Pekkala laativat Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta keväällä 2014 selvityksen Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikasta (Pekkala & Piltz 2014). Selvityksessä kuvataan vuonna 2007 hyväksytty kokoelmapolitiikka ja sen käyttö yhtäältä jo olemassa oleva kokoelman arvioinnissa ja toisaalta uusien museokohteeksi ehdotettujen kohteiden arvottamisessa. Selvityksessä todetaan, että kokoelmapolitiikka soveltuu huonosti uusien kohteiden arvottamiseen.

Selvityksen mukaan kohteiden arvottamisessa tieliikennehistoriallista arvoa kuvaava kriteeri on tärkein ja myös toimivin. Kriteerin lukumäärää (3) pidetään myös sopivana. Tyypillisyyden painottaminen kriteeristössä on selvityksen mukaan hyvä periaate, samoin kuin kaksoiskappaleiden ja variaatioiden välttäminen. Viime mainittu periaate pitää ymmärtää niin, ettei kokoelmapolitiikan kriteereillä ole tarkoitus osoittaa kokoelman ulkopuolelle jäävien kohteiden arvottomuutta. Myös RKY-kohteet ja erillis-

lainsäädännöllä suojellut kohteet on selvityksen mukaan syytä edelleen ottaa huomioon. Uusien perinnekohteiden inventoinnissa ja luokittelussa selvitys suosittaa otettavaksi lähtökohdaksi RKY-luettelon ja sen kautta esille nousevat kohteet.

Muutostarvetta selvityksen tekijät ovat nähneet kokoelmapolitiikan tietoarvo-kriteerissä. Tietoarvo tarkoittaa arviointihetkellä olemassa olevan järjestetyn tiedon määrää ja laatua. Ongelmia aiheuttaa se, että kohteen tieliikennehistoriallista arvoa on mahdotonta luotettavasti arvioida, jos kohteen tietoarvo on pieni, eli siitä ei ole olemassa tarpeeksi tutkittua tietoa. Uusia kohteita valittaessa tietoarvon tulisi olla aina parasta luokkaa, jotta päätös kokoelmaan sisällyttämisestä voidaan tehdä. Tällöin tietoarvo-kriteeri jäisi tarpeettomaksi. Sen sijaan kriteerinä voisi olla esimerkiksi tallennettu tietoarvo, jolla jo tallennettu tieto ja potentiaalinen tietoarvo erotetaan toisistaan. Potentiaalisen tietoarvon kannalta olennaista on kohteen tutkittavuuden säilyminen.

Selvityksen mukaan säilyneisyys-kriteeri on olennaista säilyttää kokoelmapolitiikassa. Säilyneisyysarvoa kuvaaville määritille (hyvä, välttävä ja huono) tarvitaan konkreettista määrittelyä. Kohteen ajallinen kerroksellisuus, muutokset, korjaukset ja kohteen yleiskunto vaikuttavat säilyneisyysarvoon. Tähän liittyy pohdinta siitä, mitä kohteen identiteettiä halutaan säilyttää: suunnittelijan, tekijän vai kohteen nykyistä identiteettiä.

Selvitys kannattaa kokoelmapolitiikan menettelyä, jossa tallennusluokka määräytyy kriteerien tuottaman yhteispistemäärän mukaan. Kokoelmapolitiikan tallennusluokka ”määräaikaaisesti säilytettävä museokohde” esitetään kuitenkin poistettavaksi, koska lisätiedon hankintaan ei olisi enää tarvetta.

Yleisesti kokoelmapolitiikan uudistamisessa tulisi pohtia politiikan suhdetta Mobilian kokoelmapolitiikkaan. Poliitikassa voisi olla myös kuvaus kohteiden valintaprosessista ja aiempaa laajempi kuvaus kokoelmassa jo olevista kohteista ja kokoelman säilyttämisen tavoitteista. Kysymys museokohteiden omistajuudesta tulisi ratkaista myös, eli voiko kokoelmassa olla muiden kuin Liikenneviraston kohteita. Yleisesti ilmiöpainotteisuuden olisi suotavaa korostua suhteessa tekniseen rakenteeseen arvotusta tehtäessä.

Johtopäätöksissään selvityksen tekijät esittävät, että kokoelmapolitiikkaa on uudistettava niin, että se palvelee aiempaa paremmin uusien kohteiden valintaa. Museo-kokoelmanäkökulmasta kokoelmapolitiikan tulisi varmistaa kokoelman muodostumisen yleiset kriteerit: harvinaisuus, edustavuus, ainutlaatuisuus, alkuperäisyys ja historiallinen kerrostuneisuus.

Näkökulmana kokoelmaa arvottaessa tulisi pitää valtakunnallisuutta, ilmiöpohjaisuutta ja valikoivuutta. Ilmiöpohjaisuus tuottaa riittävät esimerkit myös kohteiden rakennustekniikoista ja miljöistä. Kokoelmapolitiikan tulisi olla yleissoveltuva, kevyt ja nopeakäyttöinen työkalu, jota mahdollisesti voitaisiin käyttää liikennemuodosta riippumatta. Liikenneviraston museokokoelmille voisi olla hyvä laatia yhteinen kokoelmapolitiikka tai ainakin sen suuntaviivat. Kokoelmapolitiikan tulisi lähteä Suomen liikennejärjestelmän ilmiöistä. Keskeistä olisi myös löytää Museoviraston kanssa yhteinen ja yhteensopiva linjaus.

4.5 Merkitysanalyysimenetelmä

Museoliiton julkaisussa *Merkitysanalyysimenetelmä* (Häyhä, Jantunen & Paaskoski 2015) esitelty merkitysanalyysi on suomalaisten museoiden tarpeisiin ja käyttöön tarkoitettu museo-objektien ja -kokoelmien merkityksen ja museoarvon määrittelymenetelmä. Merkitysanalyysi täydentää kokoelmahallinnan muita keskeisiä työkaluja ja prosesseja, kuten arvoluokitusta. Menetelmä eroaa arvoluokituksesta, joka tuottaa tarkastellun objektin museoarvon, mutta ei lisää sitä. Merkitysanalyysimenetelmää voi soveltaa myös muiden kulttuurin aineellisten ja aineettomien ilmausten arvon ja merkityksen määrittämiseen.

Merkitysanalyysi tuottaa tietoa tarkastelun kohteen merkityksestä eli arvosta tai tärkeydestä ja siitä, mitä kohde ilmaisee tai symboloi, mistä se kertoo ja mitä merkityksiä se välittää. Merkityksellistäminen edellyttää tiedonkeruuta, objektin tarkastelua sekä objektikohtaista ja laajaa kontekstualisointia. Merkityksellistäminen tiivistetään merkityslausunnoksi, joka toimii objektia koskevan päätöksenteon pohjana.

Merkitysanalyysi on yhteisöllinen menetelmä, joten menetelmän käyttö edellyttää yhteisöllisyyttä. Analysoitavaan kohteeseen liittyviä toimijoita ja sidosryhmiä on tärkeää osallistaa kohteen merkityksellistämiseen. Jatkuvana prosessina merkitysanalyysi tarjoaa mahdollisuuden myöhempään uudelleen arviointeihin ja uusiin tulkituksiin.

Merkitysanalyysin vaiheet ovat:

- analyysikohteen ja -näkökulman valinta sekä analyysin tavoitteiden määrittely
- analyysin tekijöiden ja sidosryhmien nimeäminen ja paikantaminen
- perehtyminen ja tiedonkeruu
- kontekstualisointi (kohteen yksilökohtainen tai kohteen laajat kontekstit)
- merkitysten arviointi ja arviointikriteerit
- merkityslausunto
- suositukset ja ohjeet.

Merkitysten arviointikriteereitä voi käyttää myös museoarvokriteereinä kohteen arvoluokan määrittämiseksi. Arviointikriteerit ovat:

- edustavuus
 - o mitä tyyppiä, luokkaa, ryhmää tai ideaa kohde tässä analyysissä edustaa?
 - o mihin viiter ryhmään tai kontekstiin se sijoitetaan?
 - o mistä analyysikohde ensisijaisesti kertoo?
 - o onko kohde tyyppinsä, luokkansa, ryhmänsä tai ideansa yleinen vai harvinainen tai uhanalainen edustaja?
 - o missä mielessä se on harvinainen?
- autenttisuus
 - o autenttisuus viittaa alkuperän aitouteen ja edellyttää kohteen alkuperän eli provenienssin tuntemusta
 - o millä tavoin kohteen materiaali, muoto, tekotapa tai käyttö tekevät siitä autenttisen?
 - o millä tavoin autenttisuus ilmenee kohteen suhteessa aikaan, paikkaan tai toimijoihin?
 - o tunnetaanko kohteen alkuperä, käyttökonteksti ja omistussuhteet tai voidaan niitä selvittää? millaiset ne kohteen koko elinkaaren ajalta ovat?
 - o ovatko tiedot luotettavia?

- milloin, missä, kenen toimesta ja miksi kohde on syntynyt?
- milloin, missä, miten ja mihin kohdetta on käytetty?
- keitä ovat käyttäjät ja omistajat?
- historiallinen ja kulttuurinen merkitys
 - liittyykö kohde johonkin historiallisesti (esim. kansainvälisesti, kansallisesti, alueellisesti) merkittävään aikaan, paikkaan, henkilöön, yhteisöön, tapahtumaan, suuntaukseen tai kehityskulkuun?
 - mitä olennaista se kertoo näistä?
 - millä tavalla historiallinen merkitys välittyy?
 - millä tavalla kohde lisää ymmärrystä kulttuurista?
 - onko se hyvä esimerkki historiallisesti tai kulttuurisesti merkittävästä objektista?
- elämyksellinen ja kokemuksellinen merkitys
 - millaisia elämyksiä kohde tuottaa tai voi tuottaa?
 - miten sen kokeminen ilmenee?
 - miten sen synnyttämät yksilölliset tai yhteisölliset kokemukset ja elämykset voivat lisätä hyvinvointia ja rakentaa identiteettejä?
- yhteisöllinen merkitys
 - onko analyysikohteella elävä yhteys johonkin yhteisöön tai ryhmään? miksi se on heille tärkeä?
 - miten merkityksellisyys ilmenee ja miten kohdetta pidetään elävänä?
 - sisältyykö siihen muistoja, uskomuksia, tapoja, perinteitä ja tarinoita, jotka ovat yhteisölle tärkeitä?
- ideaalitila
 - ideaalitilassa kohteen merkitykset tulevat parhaiten esiin
 - mikä on kohteen ideaalitila?
 - onko kohde saatettavissa sellaiseen kuntoon, joka vastaa sen ideaalitilaa?
- hyödynnettävyys ja käytettävyys
 - arvion lähtökohtana on kohteen käyttöpotentiaali esimerkiksi lähde- tai tutkimusaineistona, opetus- tai näyttelymateriaalina, inspiraation lähteenä uusille tuotteille
 - onko kohde hyödynnettävissä tai käytettävissä nyt tai tulevaisuudessa?
 - miten se on hyödynnettävissä tai käytettävissä?
 - onko kohteen käyttöpotentiaali suhteessa sen tallennuksen, hoidon, säilytyksen ja hallinnoinnin vaatimiin resursseihin tai turvallisuuteen? (Häyhä, Jantunen & Paaskoski 2015.)

5 Lainsäädännön, strategioiden, toimintalinjojen, ohjelmien ja muiden linjausten ohjausvaikutus

5.1 Lainsäädäntö

Liikenneviraston toimivaltaa, vastuita ja tehtäviä väylänpidossa ja kulttuuriympäristöä koskevissa asioissa ohjaavat useat eri lait. Seuraavassa esitetään katsaus aihepiirin keskeiseen lainsäädäntöön ja säädösten kulttuuriympäristökohteita koskevaan ohjausvaikutukseen.

Liikennevirastoa koskevan lain (862/2009) mukaan virasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Viraston tulee edistää toiminnallaan muun muassa kestävästä kehitystä. Liikennevirastolaissa virastolle määritellyissä tehtävissä ei suoraan ole mukana kulttuuriperinnön tai kulttuuriympäristön arvojen säilyttämistä tai suojelua.

Maantielaissa (503/2005) maantieverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa edellytetään kiinnitettävän huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Maantiehen kuuluvat lain 5 §:n mukaan ajoradan ohella muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet (tiealue) ja niihin kuuluvat rakenteet, rakennelmat ja laitteet. Tiealueen ulkopuoliset liitännäisalueet sisältävät tienpitoainesten ottoalueet ja muut tienpitoa varten tarpeelliset teknisen huollon alueet.

Maantielain mukaan valtio on maanteiden tienpitäjä ja Liikennevirasto toimii tienpidon vastuuviranomaisena. Tienpitoviranomaisena Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Muutoin tienpitoviranomaisena toimii elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa, ellei tienpitoviranomainen erityisestä syystä päättä rajoitetusta kunnossapidosta. Maantien suunnittelussa ja kunnossapidossa on otettava huomioon ympäristönäkökohdat. Muutoin maantielaissa ei ole suoraan kulttuuriperinnön tai kulttuuriympäristön arvokohteiden säilyttämiseen tai suojeluun viittaavia, tienpitäjää koskevia säännöksiä.

Tienpitoviranomaisen perinnetoimintaan liittyvissä tehtävissä valtakunnallinen toimivalta on annettu Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia koskevan valtioneuvoston asetuksen 7 §:ssä (VnA 1392/2014, 7 §:n muutos 1553/2016). Asetuksen nojalla Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus huolehtii muun muassa maantieverkon museoteitä ja -siltoja koskevasta suunnittelusta ja koordinoinnista.

Voimassa olevassa rata-laissa (110/2007) määritellään maantielakia vastaavasti rautatie ja rautatiealue (3 §). Rautatiellä tarkoitetaan rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten. Liitännäisalueet ovat joko radanpitoaineiden otto- tai sijoittamispaikkoja tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattuja alueita. Rataverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa on

kiinnitettävä huomiota siihen, että rautatiet osana liikennejärjestelmää edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Liikennevirasto toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rata-verkon radanpitäjänä. Ympäristönäkökohdat ja ympäristöhaittojen vähentäminen on otettava radanpidossa huomioon, mutta muutoin rata-alueilla ei ole suoraan kulttuuriympäristön arvokohteisiin liittyviä säännöksiä.

Vesilaissa (587/2011) määritellään vesistössä oleva yleinen kulkuväylä, jonka aluehallintoviranomainen Liikenneviraston hakemuksesta määrää. Yleinen kulkuväylä on vesistön osa, joka on tarpeen pitää avoimena yleistä laiva- tai veneliikennettä varten. Väylälle määrätään lupapäätöksessä sijainti ja väylätila. Yleisen kulkuväylän ylläpitäjällä on oikeus asettaa toisen vesialueelle reuna- ja tutkamerkkejä, kelluvia turvalaitteita sekä näihin verrattavia, vaikutuksiltaan vähäisiä laitteita (vesilaki 10 luku). Ylläpitäjällä on oikeus kiinnittää vesistöön tai sen rannalle myös merenkulun turvalaitteiden apulaitteita, joista ei saa aiheutua alueen omistajalle mainittavaa haittaa. Kulkuväylä ja siihen tehdyt laitteet on pidettävä kunnossa. Julkinen kulkuväylä voi olla vain Liikenneviraston ylläpitämä.

Vesiliikennelain (463/1996) nojalla annetussa asetuksessa vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) määritellään merenkulun turvalaitteet joko kiinteiksi tai kelluviksi. Kiinteitä turvalaitteita ovat elektroniset paikanmäärittäjäasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, vesiliikennemerkkit, valo-opasteet sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet. Kelluvia turvalaitteita ovat poijut, viittapojut ja viitat. Julkisten kulkuväylien turvalaitteista huolehtii valtion puolesta Liikennevirasto. Maalle rakennettavien kiinteiden merkkien perustamispaikoista tehdään vuokrasopimukset käyttöoikeuden saamiseksi rakennuspaikoille (Liikennevirasto 2013 b). Kokonaisuutena edellä mainituissa vesiväyliä koskeissa säädöksissä ei ole esitetty väylien kulttuuriympäristöarvoihin liittyviä tavoitteita tai rajoituksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 83 § määrittelee asemakaavojen katu- ja liikennealueet. Maanteiden liikennealueita voidaan 83 §:n 4 momentin mukaan osoittaa asemakaavassa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Säännös ohjaa käytännössä siihen, että paikallista liikennettä palvelevia maanteitä muutetaan asemakaavoituksen edetessä kaduiksi, joiden kunnossapidosta vastaa kunta. Mikäli tällaisilla, yleensä taajamissa sijaitsevilla, paikallista liikennettä palvelevilla maanteilla on Liikenneviraston museokohteita, eli museotiejaksoja tai museosiltoja, ne siirtyvät asemakaavoituksen ja kadunpitopäätösten seurauksena kuntien vastuulle.

Valtion vuoden 2017 tulo- ja menoarvion liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa (31) liikenneverkosta todetaan, että valtion liikenneverkko muodostuu maantieverkosta, rataverkosta ja vesiväylistä, joista Liikennevirasto vastaa. Perusväylänpidon määrärahoja voidaan käyttää valtion väylien hoitoon, korjauksiin ja parantamisinvestointeihin ja muihin väylänpitäjän vastuulle kuuluviin tehtäviin. Valtio voi tien- tai radanpitäjänä osallistua erillisen sopimuksen mukaisesti myös muun kuin maantien tai rautatien rakentamisen tai kunnossapidon kustannuksiin, kun toimenpide liittyy tien- tai radanpidon tehtäviin. Kyse on tällöin erityistilanteista, joissa liikennejärjestelmän turvallisuus tai toimivuus edellyttää väylänpitäjän rahoitusta muulla kuin tie- tai rautatiealueella. Budjetin kirjaus ei käytännössä mahdollista valtion perusväylänpidon

määrärahojen käyttöä valtion väyläverkon ulkopuolisten kulttuuriympäristön arvo-kohteiden kunnossapitoon.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL:n) pohjalta valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joiden toteuttamista on edistettävä valtion viranomaisten toiminnassa. Kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevat yleistavoitteet ohjaavat viranomaisia edistämään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä. Erityistavoitteet velvoittavat varmistamaan alueidenkäytössä, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY-kohteet) otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina, ja maakuntakaavoissa osoitetuilla RKY-kohteilla alueidenkäytön on sovellettava niiden historialliseen kehitykseen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti sekä maakuntakaavoissa (MRL 30 §) että yleiskaavoissa (MRL 41 §) voidaan antaa suojelumääräyksiä, jos jotakin aluetta on suojeltava maiseman, luonnonarvojen, rakennetun ympäristön, kulttuurihistoriallisten arvojen tai muiden erityisten ympäristöarvojen vuoksi. Asemakaavoihin voidaan vastaavien määräysten ohella ottaa rakennusperinnön suojelulain 3 §:ssä tarkoitetun kohteen suojelemisesta tarpeelliset määräykset. Sekä yleispiirteisten kaavojen että asemakaavojen suojelumääräyksiä kohdistuu nykyisin valtion väyläverkon osiin ja kohteisiin, mutta tietoa suojelumerkintöjen ja -määräysten lukumääristä, kohteista tai sisällöstä ei ole kootusti käytettävissä.

Laki rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010) määrittelee Museoviraston asiantuntijaksi rakennusperinnön säilyttämiseen liittyvissä kysymyksissä. Lain suojeltavia kohteita koskeva kriteeristö ilmentää lainsäätäjän käsitystä suojeltavien kulttuuri-perintökohteiden merkittävyyden arvioinnista. Rakennetun kulttuuriympäristön suojelun välineenä rakennusperintölaki soveltuu sellaisiin rakennuksiin ja rakennettuihin alueisiin, joilla on merkitystä rakennushistorian, -taiteen, -tekniikan, erityisten ympäristöarvojen tai niihin liittyvien tapahtumien kannalta ja jotka eivät sijaitse asemakaava-alueilla (Maaperä, J. 2016). Tiedot lakisääteisesti suojelluista kohteista ovat saatavilla Museoviraston kulttuuriympäristön rekisteriportaalin kautta.

Arkeologisen kulttuuriperinnön suojelukysymykset sivuavat tämän selvityksen aihepiiriä, minkä vuoksi muinaismuistolain mukainen suojelu on syytä mainita tässä yhteydessä. Kiinteät muinaisjäännökset suoja-alueineen on rauhoitettu muinaismuistolain (295/1963) nojalla. Muinaisjäännöksiä ei saa kaivaa, peittää, muuttaa, vahingoittaa, poistaa eikä niihin saa muutoin kajota ilman muinaismuistolain tarkoittamaa lupaa. Kiinteistä muinaisjäännöksiä on sekä maalla että vesialueilla, ja lisäksi hylkyihin sovelletaan osittain muinaismuistolain säännöksiä. (Maaperä, J. 2016.)

Muinaismuistolain 2 §:n luettelossa kiinteiksi muinaisjäännöksiksi luetaan muun muassa (kohta 8) muinaisten huomattavien kulkuteiden, tienviittojen ja siltojen sekä vartiotuli- ja muiden sellaisten laitteiden jäännökset. Museoviraston julkaiseman historiallisen ajan kiinteitä muinaisjäännöksiä koskevan oppaan mukaan historiallisen ajan muinaisjäännöksinä pidetään esimerkiksi keskiajalta periytyvän, käytössä olevan tien vanhoja kulttuurikerroksia ja rakenteita, vähintään noin sata vuotta vanhojen, käytöstä jääneiden maantiesiltojen jäännöksiä ja kärryajan tiestöön liittyviä vanhoja siltarumpuja (Niukkanen, M. 2009). Teihin liittyvät, vähintään noin sata vuotta vanhat välimatkapylväät, manttaalipyykit ja muut teihin liittyvät merkkikivet luetaan kiinteisiin muinaisjäännöksiin. Muinaismuistolain tarkoittamina huomatta-

vina kulkuteinä pidetään keskiaikaisia ja uuden ajan alun maantieverkoston jäännöksiä. Yleisessä käytössä olevaa tielinjaa ei kuitenkaan luokitella muinaisjäännöksi, mutta niihin voi sisältyä lain tarkoittamia rakenteita ja vanhoja rakennekerroksia, mikä on otettava huomioon tietä parannettaessa. Rautatieverkolla kiinteiksi muinaisjäännöksi voidaan määritellä vanhimpaan rataverkkoon liittyvät käytöstä pois jääneet rakenteet, kuten kipinäaidat. (Niukkanen, M. 2009.)

Yhteenvedona lainsäädännön ohjausvaikutuksesta Liikenneviraston arvokohteiden kriteeristöselvitykselle voidaan todeta seuraavaa:

- Liikenneviraston arvokohteena voidaan pitää vain Liikenneviraston omistamia tai hallinnoimia kohteita. Näihin Liikenneviraston omistajahallinnassa oleviin kohteisiin on mahdollista käyttää väylänpidon määrärahoja.
- Liikenneviraston on väylänpitäjänä huolehdittava arvokohteidenkin kunnossapidosta niin, että väylät ja niiden arvokohteet ensi sijassa vastaavat väylälle asetettuihin liikenteellisiin tarpeisiin. Arvokohteiden säilyttämisen ja suoje-lun on sopeuduttava valtion liikenneverkkojen kehittämisen kokonaisuuteen.
- Maantie- ja rautatieverkon museokohteista ei ole laissa säädetty.
- Kulttuuriympäristöarvot osana ympäristöarvoja on arvokkaiksi määriteltyjen kohteiden, etenkin RKY-kohteiden, kohdalla otettava myös huomioon väylänpidossa.
- Museoviraston erityinen rooli rakennusperinnön säilyttämisen asiantuntijana on otettava arvokohteiden kriteerien määrittelytyössä huomioon.

5.2 Strategiat ja muut linjaukset

Liikenneviraston kiinteistövarallisuuden omistusta ja hallinnointia ohjaavat valtioneuvoston periaatepäätöksellään vahvistama valtion kiinteistöstrategia (vnp 21.12.2010, VM/2404/00.00.02/2010) ja sitä täydentävä työryhmämietintö valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden omistuksen ja hallinnoinnin järjestämisestä, eli VaKuKi-mietintö. Valtion kiinteistöstrategian mukaan valtion kiinteistövarallisuuden omistus- ja omistajahallintajärjestelyissä tulee aina ottaa huomioon valtion kokonaisedun toteutuminen. Tällä tarkoitetaan taloudellisten vaikutusten lisäksi myös sosiaalisia, ympäristöllisiä ja kulttuuriperinnön vaalimiseen liittyviä seikkoja. Strategian mukaan valtion omistuksia keskitetään, mutta valtion liikenneinfrastruktuurin osaksi katsottavia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistöjä hallinnoi jatkossakin Liikennevirasto.

VaKuKi-mietinnön linjausten mukaan valtion kiinteistövarallisuus jaetaan strategiseen ja ei-strategiseen Museoviraston asiantuntija-avulla. Strateginen kiinteistövarallisuus, jota on valtion tehtävienhoidon kannalta tai omaisuuden luonteen vuoksi välttämätöntä omistaa, säilytetään valtiolla ja ei-strategisesta voidaan luopua. Strateginen omistus jaetaan käyttökiinteistöihin, kuten liikenteen käytössä olevat sillat ja kanavat, ja muihin ns. kulttuuri- ja nähtävyyshakkeisiin, joita ovat esimerkiksi näyttely- ja museokiinteistöt. Kulttuurihistoriallisten arvojen säilymisen valtio-omistaja turvaa ensi sijassa maankäyttö- ja rakennuslain, rakennusperintölain ja muinaismuistolain keinoin.

Liikenneviraston ydintehtävien toteuttaminen ja strategisten päämäärien saavuttaminen on määritelty Liikenneviraston kiinteistötoiminnan tarkoituksiksi viraston kiinteistötoimintalinjoissa vuosille 2016–21. Liikenneviraston tavoitteena on pitää omistuksessaan vain väylänpitoa palveleva kiinteistövarallisuus. Toimintalinjan mukaan Liikennevirasto luopuu hallitusti toiminnalleen tarpeettomasta kiinteistövarallisuudesta pääasiassa hallinnan siirrolla valtiovarainministeriölle ja maa- ja metsätalousministeriölle. Liikennevirasto ylläpitää hallinnassaan olevaa strategista kiinteistökantaa tarkoituksenmukaisella tavalla. Kiinteistövarallisuuden luovuttaminen on vaikeutunut, mihin erityisesti vesiväylien kohdalla on vaikuttanut kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden määrä ja säilyttämiskriteerien puuttuminen. (Liikennevirasto 2016 c.)

Valtioneuvosto vahvisti vuonna 2014 periaatepäätöksellään kulttuuriympäristöstrategian vuosille 2014–2020. Strategian kolmeksi päätavoitteeksi määriteltiin: kulttuuriympäristö on merkittävä voimavara, kulttuuriympäristön hoito on osa kestäväää kehitystä ja hyvä hallinto mahdollistaa kokonaisvaltaisen kulttuuriympäristöpolitiikan. Kulttuuriympäristöstrategiaan kirjatut strategiset valinnat ohjaavat muun muassa siihen, että valtionhallinnon työnjako ja vastuut kulttuuriympäristöasioissa ovat selkeät ja että kulttuuriympäristön arvot otetaan huomioon valtion päätöksenteossa. Strategian toimeenpanosuunnitelma *Kulttuuriympäristö yhteisenä voimavarana* valmistui alkuvuodesta 2015. Liikenneviraston kannalta toimeenpanosuunnitelmassa merkillä pantavia tavoitteita ja toimenpiteitä liittyy seuraaviin aihepiireihin:

- eri-ikäisten ja erilaisten kulttuuriympäristöjen arvo tunnetaan ja tunnustetaan
 - o tietoa 1900-luvun puolivälin jälkeen syntyneestä kulttuuriympäristöstä lisätään
 - o valtion omistamia arvokkaita rakennuksia, kulttuurimaisemia ja arkeologista perintöä hoidetaan niin, että ne välittävät tietoa vastuullisesta ja suunnitelmallisesta omistajuudesta
- valtakunnallisesti merkittävistä kulttuuriympäristöistä on olemassa yhtenäinen ja ajantasainen tieto
 - o Liikennevirasto tunnistaa vesien kulttuuriperintöä ja aloittaa sisävesien perinnekohteiden inventoinnin vuonna 2015.

Haagissa vuonna 1954 solmittu yleissopimus kulttuuriomaisuuden suojelemiseksi aseellisen selkkauksen sattuessa on ratifioitu Suomessa vuonna 1994. Sopimuksen tavoitteena on turvata kulttuuriperintö vihollisuuksilta sotatilanteessa. Museovirasto, Kansallisarkisto, Kansalliskirjasto ja Valtion taidemuseo laativat sopimuskohteista inventoinnin vuosina 2010–2011, ja kohteita koskeva asiantuntijakuuleminen järjestettiin vuonna 2012. Rakennusperintökohteita inventoinnissa oli vajaa 200 yhteensä noin 500 kohteesta. Kohdeluetteloa ei ole vielä vahvistettu.

Museoviraston laatiman valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventoinnin (RKY:n) kohteet antavat alueellisesti, ajallisesti ja kohdetyypeittäin monipuolisen kokonaiskuvan maamme rakennetun ympäristön historiasta ja kehityksestä. RKY on maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) tarkoittama inventointi, jonka ohjausvaikutus kohdistuu alueidenkäyttöön ja alueidenkäytön suunnitteluun. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kulttuuriympäristön arvojen säilymistä edellyttävä erityistavoite velvoittaa viranomaisia ottamaan huomioon RKY-kohteet alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina. Maakuntakaavoituksessa osoitetuissa RKY-kohteissa alueidenkäytön on sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen. Liikenneviraston kannalta

RKY-kohteet on otettava huomioon väylänpidossa sekä yleisissä linjauksissa että hanke- ja muussa toimenpidepäätöksenteossa. Vuonna 2014 Liikennevirastossa tehdyn paikkatietotarkastelun mukaan RKY-kohteille sijoittuu 425 maantieverkon ja 70 rataverkon siltaa.

Liikenneviraston ympäristötoimintalinjassa maiseman ja kulttuuriympäristön peruspainopistealueen tavoitteena on maiseman ja kulttuuriympäristön arvojen ja monimuotoisuuden säilyminen. Perinnetoimintaselvityksessä esitetyt toimenpiteet toteutetaan ja viraston hallinnassa olevia erityisiä arvoja omaavia kohteita säilytetään. Väylänpitoa kehitetään siten, että maiseman ja kulttuuriympäristön arvot säilyvät ja tietämystä arvokohteista lisätään. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttajana Liikennevirastolla on vastuu valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöarvojen säilyttäjänä. Liikennevirasto tekee Museoviraston kanssa yhteistyötä vuonna 2014 solmitun yhteistyösopimuksen mukaisesti. (Liikennevirasto 2014.)

Ympäristöohjelmassaan vuosille 2015–2018 Liikenneviraston tavoitteena on paitsi toteuttaa perinnetoimintaselvityksen toimenpiteitä myös säilyttää ja korjata arvokohteita osana perinnetoimintaa. Vuosien 2015–2018 toimenpiteisiin kuuluvat muun muassa:

- kulttuuriympäristösitoumuksen tekeminen
- perinnekohteiden inventointi, luokittelu ja arvokohteiden valinta ja nykyisten museokohdekokoelmien arviointi
- osallistuminen työhön, jossa vakiinnutetaan kriteeristö valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden määrittelyyn. (Liikennevirasto 2015.)

Valtion kiinteistövarallisuuden arvottamista koskeneessa analyysissään Museovirasto suosittelee käytettäväksi kriteeristöjä, jotka ovat yhdensuuntaiset Museoviraston omien ja Metsähallituksen käyttämien kriteerien kanssa. Kriteeristö suositellaan rakennettavaksi yleiskriteerien ja niitä täydentävien, rakennusperinnön suojelulain kriteerejä noudattelevien, temaattisten tai ympäristötyypeittäisten kriteerien varaan.

Metsähallituksen käyttämä rakennusperintökohteiden arvottamismenetelmä, arvotusavain, korostaa valtion historiaa ja toimintaa arvottamiskriteereissään. Vastaava valtiotoimijuutta painottava näkökulma on myös Ruotsin ja Norjan rakennusperinnön säilyttämisen ja suojelun linjauksissa.

Yhteenvedona strategioiden ja kulttuuriperinnön arvottamista koskevien muiden linjausten ohjausvaikutuksesta voidaan todeta seuraavaa:

- Liikennevirasto voi jatkossakin hallinnoida valtion liikenneinfrastruktuurin käytössä oleviksi osiksi luettavia kulttuuriperinnön arvokohteita.
- Vastuullinen omistajuus tarkoittaa, että arvokohteiden kunnossapidossa turvataan suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti kohteiden kulttuurihistorialliset keskeiset ominaispiirteet ja tutkittavuus.
- Valtio-omistajuuden keskittämisen linjaus ohjaa siihen, että Liikenneviraston omistamat kulttuuri- ja nähtävyyshankkeiksi luokiteltavat kohteet voidaan luovuttaa pois. Mikäli valtion omaisuuden luonne näissä tapauksissa edellyttää valtion omistajuutta, Metsähallitus on nykylinjausten mukaan luovutusten vastaanottaja.
- Liikenneviraston roolin laajentaminen käyttökohteiden vastuusta myös muihin kohteisiin edellyttää Liikenneviraston lakisääteisten tehtävien muuttamista.

- Valtion rooli ja historia väylänpitäjänä on keskeinen arvokohteiden kriteeristöjen lähtökohta.
- Valtion väyläverkoille sijoittuvat Haag-sopimuksen nojalla suojeltavien kohteiden arvot turvataan.
- Väylänpidossa otetaan huomioon valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt eli RKY-kohteet.
- Valtion omistamia arvokkaita rakennuksia, kulttuurimaisemia ja arkeologista perintöä hoidetaan niin, että ne välittävät tietoa vastuullisesta ja suunnitelmallisesta omistajuudesta.

6 Ehdotus arvoluokituskriteereiksi

6.1 Kriteeristön periaatteita

Liikenneviraston maantie-, rautatie- ja vesiväylien kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden määrittelyssä, luokittelussa ja arvottamisessa lähtökohtana ovat yleiskriteerit, joita rakennusperinnön suojelulaista johdetut erityiskriteerit ja muut kriteerit täydentävät. Liikennevirastolle tässä selvityksessä esitetty kriteeristö on yhdensuuntainen Museoviraston arvottamiskriteeristöä koskevien linjausten kanssa.

Kriteeristön tarkoituksena on tuottaa tietopohja Liikenneviraston arvokohteiden valinnalle. Arvokohteiksi valittujen kohteiden ominaispiirteet ja tutkittavuus turvataan välänpidossa pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti, mikä ylittää tavanomaisen huomioon ottamisen tason. Arvokohteita valittaessa taikka kohteiden muodostamaa kokonaisuutta eli kokoelmaa muodostettaessa tai arvioitaessa yleisenä periaatteena pidetään valikoivuutta ja variaatioiden sekä kaksoiskappaleiden välttämistä. Kaikkia kriteerien perusteella merkitykselliseksi todettuja kohteita ei ole tarkoitus nostaa arvokohteiden luokkaan. Arvokohteiden kokoelman ulkopuolelle jääminen ei siten myöskään ole todiste kohteen vähäisestä kulttuurihistoriallisesta arvosta.

Tässä selvityksessä kriteereistä esitetään hahmotelma, jota on tarpeen täydentää ja tarkentaa historian tutkimuksesta saatavalla tiedolla. On myös huomattava, että eri aikoina käsitykset arvokkaina pidettävistä kulttuuriympäristökohteista vaihtelevat. Erityyppisten rakennetun kulttuuriympäristön kohteiden arvoa määritettäessä keskeisenä käsitteenä on merkitys, jota kohteilla on. Merkitys ei kuitenkaan ole tarkasteltavassa kohteessa, esimerkiksi sillassa, itsessään valmiina, vaan merkitys syntyy kulttuurissa ja sitä tuotetaan kielellisesti. Merkitystä myös uusinnetaan ja muokataan kielellisissä ja kulttuurisissa prosesseissa, joissa aineksina on sekä tosiseikkoja että mielikuvitusta. Merkitys ei myöskään ole sama kaikista näkökulmista tai kaikkina aikoina. Merkitysten uusintaminen ja muokkaaminen on myös kytköksissä valtaan eli merkitykset muodostuvat vallankäytön tuloksena. Erityisesti merkitysten dynaamisen luonteen ymmärtäminen on tärkeää, kun tarkastellaan symboleja tai merkityksiä, jotka liittyvät kansalliseen identiteettiin. Kansallinen identiteetti rakentuu ja on rakennettu tietyistä aineksista, joiden valinnan ja tulkintojen taustalla on usein myös piiloisia tavoitteita tai valtapyrkimyksiä.

6.2 Yleiskriteerit

6.2.1 Yleistä

Yleiskriteerit kuvaavat tarkasteltavan ilmiön historiallista kehystä, jota tarvitaan ilmiön tai kohdejoukon tuntemiseksi ja ymmärtämiseksi. Yleiskriteerit auttavat rajamaan valtiollisen välänpitäjän kiinteistövarallisuudesta kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden. Yleiskriteereissä liikenneverkkoja koskeva valtion toiminta, sen synty ja historia, ovat keskeisiä.

Yleiskriteerit ovat:

1. valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen
2. historiallinen keskusvallan symbolointi
3. kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen ja
4. kansainvälisten sopimusten ja lakisääteisen suojelun toteuttaminen.

Kriteerit 1, 2 ja 3 muodostavat yhdessä kokoavan yleiskriteerin, joka kuvaa Liikenneviraston tapauksessa valtiollisen väylänpitäjän historiallista kertomusta: tarinaa siitä, milloin, miten ja miksi väylänpitäjä on tehtävissään toiminut ja tuottanut fyysisessä ympäristössä näkyviä ja merkityksiä sisältäviä väyliä, rakenteita, rakennelmia ja rakennuksia. Kriteerit auttavat varmistamaan, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden joukkoon saadaan riittävän edustava otos eri aikakausien ja ilmiöiden edustajista. Tämä puolestaan luo edellytykset sille, että erilaiset maantieteellisesti vaihtelevat ilmiöt, erilaiset miljööt, kohdetyypit ja tekniset ratkaisut tulevat edustetuiksi arvokohteiden joukossa.

Kansainvälisten sopimusten nojalla suojeltavat ja lakisääteisesti suojellut rakennusperintökohteet otetaan huomioon yleiskriteeritasolla.

Yleiskriteerit auttavat rajaamaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden muusta kiinteistövarallisuudesta. Tarkasteltavia kohteita ei ole yleensä tarkoituksenmukaista pisteyttää yleiskriteerien tai niiden muodostaman kokonaisuuden perusteella, koska yleiskriteerit harvoin soveltuvat suoraan operationaalisesti käytettäväksi yksittäisten kohteiden arvottamiseen. Kiinteistövarallisuus tai kohdejoukko voi täyttää useampia kuin yhden yleiskriteereistä.

Yleiskriteereissä on kaikille väylämuodoille yhteisiä osia ja väylämuodoittaisia tarkennuksia. Tässä selvityksessä esitetyt tarkennukset ovat alustavia, ja perustuvat pääosin nykyisten Liikenneviraston kriteerien yhteydessä esitettyyn historiatietoon. Maanteiden osalta lähteenä on Tiehallinnon kokoelmapolitiikan tieliikennehistoriallisen arvon kriteeri tieliikennehistorian keskeisistä ajanjaksoista ja ilmiöistä (Tiehallinto 2007). Rautateiden osalta lähteenä on ollut museorautatiesiltojen kriteereissa esitetty historiallinen jaottelu, Seppo Zetterbergin (2011) VR:n historiateos *Yhteisellä matkalla* sekä Liikenneviraston rautatiehistoriaan perehtyneet asiantuntijat. Vesiväylien osalta lähteenä on Nymanin (2009) *Meriväylien rakennusperintö* -julkaisu. Nenosen (2016) *Liikennepolitiikan paradoksit* -teosta ja *Siltojemme historia* -teosta (Aitta, S. 2004) on käytetty tarkennusten täydentämiseen.

6.2.2 Valtion (Liikenneviraston ja edeltäjien) toiminnan ja tehtävien ilmentäminen

Liikenteen ja liikennejärjestelmän synnyssä ja kehityksessä valtiolla on muiden toimijoiden joukossa oleellinen rooli, koska jo vuosisatoja valtio on pyrkinyt kehittämään, ohjaamaan ja valvomaan liikenteen järjestelmiä. Valtion hallinnon tavoitteet ja hallinnon muodot kuuluvat valtiointerventioon Nenosen (2016) käsittein ilmaistuna. Valtion toiminnan ilmenemismuotoja ovat Nenosen (2016) mukaan: 1) suunnittelun sekä päätöksenteon ja siis myös resurssoinnin vallan järjestäminen, 2) yleisen edun (keskusvallan politiikan) artikulointi ja puolustaminen, ja 3) alaan liittyvän säädösten ja valvonnan sekä turvallisuusjärjestelmien kehittäminen. Valtion toiminnassa liikennesektorilla väylänpito on keskeinen tehtävä, joka kaikissa liikennemuodoissa on liki kokonaisuudessaan pysynyt valtiolla. (Nenonen 2016.)

Valtiovallan toiminta väylänpidossa on näkynyt vuosisatojen varrella liikenteen tarpeita tukevien säädösten antamisena, väylänpitoon liittyvien riitojen ja laiminlyöntien ratkaisemisena tuomiovallan piirissä sekä aikaa myöten yhä enemmän väylänpidon rahoittamisena ja väylien omistamisena. Valtiovallan omat liikenteelliset tarpeet ovat alun perin perustuneet hallinnon tehtäviin niin veronkannon kuin postinkulun kannalta. Sodankäyntiin ja sotilaallisiin operaatioihin valmistautumiseen sekä sotien tuhojen korjaamiseen liittyneet tarpeet ovat myös ohjanneet valtion väylänpidon toimia. Elinkeinoelämän tukeminen ja taloudellisten olojen kehittäminen olivat valtion liikenneverkkojen kehittämisen tavoitteita jo 1700-luvun lopulta lähtien. Valtiollisen väylänpidon tavoitteisiin 1900-luvulta 2000-luvulle tultaessa ovat kuuluneet myös alueiden ja yhdyskuntien elinvoimaisuuden tukeminen, ihmisten turvallisen liikkumisen mahdollistaminen, asuinympäristön terveellisyys ja viihtyisyyden edistäminen, luonto- ja kulttuuriympäristöarvojen suojelu sekä energian ja luonnonvarojen säästeliäs käyttö.

Valtion kehityksen ja hallinnon olennaisena ilmentymänä väylänpidossa voidaan pitää seuraavia:

- vanhimmat yhteydet ja väylät; keskiaikaiseen hallintoon ja säädöksiin liittyvät ilmiöt
- 1600-luvun ja 1700-luvun hallinnon ja sotilaallisen toiminnan yhteydet ja väylät
- autonomian ajan liikenneverkon laajentaminen ja parantaminen
- 1900-luvun alkupuoliskolla liikenteellisten tarpeiden kasvuun vastaaminen
- 2. maailmansodan aikaiset väylät ja sodassa tuhoutuneiden väylien uudelleenrakennus ja korvaaminen
- 1950-luvulta 1970-luvulle työllisyys- ja aluepoliittisiin tarpeisiin vastaaminen
- nykyaikaisen liikenneverkon rakentaminen 1970-luvulta lähtien
- väyläverkon joustot valtiontalouden tasapainotustarpeiden vuoksi
- väylänpidon ja liikenteen ulkoisvaikutusten eli turvallisuus- ja ympäristövaikutusten hallinnan tarpeet.

Kriteerin tarkennukset väylämuodoittain (alustava):

| Ajanjakso | Maantiet | Rautatiet | Vesiväylät |
|--|---|-----------|---|
| Keskiaika 1100– 1520 ja aika 1600- luvun alkuun | Keskiajan hallinnon ja verotuksen tarpeet / Jaakko Teitin luettelossa olevat tiet. Varhaisimpien maanteitä koskevien säädösten toteuttaminen; kihlakuntien valvonnan alainen tienpito. | | Tukholman, Turun, Helsingin ja Tallinnan (Räävelin) välien purjehduksen tarpeisiin vastaaminen. Helsinkiin vievän väylän kummelit 1550-luvulla Kustaa Vaasan käskystä. Saaristomerenkulun tarpeet. Luotsitilojen perustaminen saaristoon 1500-luvulta lähtien. |

| Ajanjakso | Maantiet | Rautatiet | Vesiväylät |
|---------------------|--|--|--|
| 1600– 1700-luvut | 1600- ja 1700-luvun tiet; lääninhallinnon valvoma tienpito (postitiet, Pohjanmaan maantiet, Karjalan Kannaksen tieolojen parantaminen, Suomenlahden itärannikon ja Savon välisten yhteyksien rakentaminen 1700-luvun alussa, Savo-Karjalan–Kainuun tiet, Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten yhteyksien parantaminen 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa; puusillat, kivisillat 1700-luvun lopussa). Täyssinän rauhan (1595) jälkeen hankittujen itäisten alueiden saavutettavuuden parantaminen. | | Rannikkoalueiden luot-saus- ja tulliasema-toiminta. Ruotsin luotsi-laitos 1696. Sisämaan vesireittien yhdistämisen tavoitteet ja tarpeet. 1700-luvun kanavahankkeet. Tunnusmajakat eli pookit (kansainvälisesti merkittävänä merimerkkien ryhmänä). Avomerenkulun navigoinnin tarpeisiin vastaaminen. Majakoiden rakentaminen 1700-luvun lopulta lähtien. |
| 1800-luku | 1800-luvun maantieverkon täydennykset (häätäputöinä rakennetut tiet, sisävesi- ja rautatieliikennettä palvelevat tiet; kruunun asiantuntijoiden suunnittelemat sillat; puusillat, kivisillat, 1. betonisillat 1890-luvulla, 1. teräksiset maantiesillat 1880-luvulla). | Sisämaan teollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden sekä kaupunkien ympärivuotiset kuljetustarpeet; maan eri osien yhteen kytkentä pääradoilla. Sisämaan vesireittien kytkentä merisatamiin. Sotilaallisiin tarpeisiin vastaaminen. Vanhimmat ratayhteydet (Helsinki–Hämeenlinna, Pietari, Hämeenlinna–Tampere, Toijala–Turku, Tampere–Haapamäki–Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Oulu, Savon rata) Raideleveyden yhteensopivuus Venäjän kanssa. Rautatiet 1860–1914: puurakenteisia siltoja (usein väliaikaisia) kivisillä maatuilla, suuremmat teräksiä, myös kivihoisiltoja; taustalla kuljetusrakenteen muutokset ja rataverkon laajentuminen. | Taipaleen kanava 1835–1840 oli 1. valtion rakennuttama kanava. Suomen luotsi- ja majakalaitos 1810 itsenäisenä suomalaisena laitoksena. Kivikummeleiden rakentaminen 1900-luvun alkuun saakka; sauvamerkit. Luotsivartiotuvat 1850-luvulta alkaen ja niitä seuranneet luotsiasemat. Sisävesiliikenteen kukoistuskausi, höyrylaivat 1850-luvulta 1920-luvulle. |

| Ajanjakso | Maantiet | Rautatiet | Vesiväylät |
|--|--|---|--|
| 1800–1900-lukujen vaihde, 1900-luku 2. maailman-sotaan saakka | <p>1800-luvun lopun ja 1900-luvun alkuvuosien tie- ja vesirakennusten ylläpidon asiantuntemuksella suunnitellut ja toteutetut sillat. Tiestön korjaukset ja parannukset.</p> <p>Tie- ja vesirakennus-hallituksen rakentamat sillat 1930-luvulla.</p> <p>Vuoden 1938 valtatie-luokitus (1. valtatie-luokituksen mukainen tie-verkko).</p> | <p>Kululaitosrahasto 1872–1919, radanpidon rahoitus.</p> <p>Rautatiet 1915–1939: poikittaisten ratayhteyksien rakentaminen ja rataverkon laajentaminen Itä- ja Pohjois-Suomessa. Liikenteen nopeuttamisen tarpeisiin vastaaminen: Rantaradan, Savonradan ja Jyväskylä-Haapamäki-radon vähittäiset oikomis-alkoivat 1920-luvulla. 1. maailmansodan jälkeen uusittiin heikkoja ja tuhoutuneita siltoja; levypalkki-siltojen rakentaminen lisääntyi 1900-luvulla; alettiin rakentaa teräsbetonisia siltoja. Tyyppi- eli normaalisiltojen piirustukset.</p> | <p>Merenkulun turvalaitteiden automaatio ja luotsitoimin- nin keskittäminen. Täysautomaattiset majakat 1920-luvulta lähtien.</p> <p>Pimeänavigoinnin tarpeisiin vastaaminen ja johtoloistot 1900-luvun alusta lähtien.</p> |
| 1950-luku | <p>Työllisyystöinä 1950-luvulla tehdyt tiet (työllisyystyönä tehdyt tiet, siirtotyömaat; teräsbetonisillat, terässillat). Normaali- ja tyyppipiirustuksilla tehdyt sillat.</p> | <p>Veturien käyttövoimaksi diesel, mikä alkoi vähentää radanvarsilta vedenotto-paikkojen ja polttoainevarastojen määrää.</p> | <p>Majakkalaivojen korvaaminen pohjamajakoilla 1950-luvulta lähtien.</p> |
| 1960–1980-luvut | <p>Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen 1960-luvulta lähtien (Maailmanpankin lainoilla rakennetut tiet, päällystetyt tiet; teräs- ja teräsbetonisillat). Tyyppipiirustuksilla tehdyt sillat.</p> | <p>Rautatiet 1955–1974: uudemman rataverkon jakso, rakennettiin uusia rautateitä (oikoradat) ja tasoristeyksiä poistettiin, minkä vuoksi ali- ja ylikulkuja rakennettiin; 1. jännitetyt betonisillat ja teräsputki-siltoja. Rataverkon sähköistyksen aloitus 1960-luvulta lähtien.</p> <p>Rautatiet 1975–1989: ei suuria ratahankkeita, pääpaino vanhojen siltojen uusimisessa ja eritasoristeysten rakentamisessa; teräsbetoniset sillat tärkeitä.</p> | |

| Ajanjakso | Maantiet | Rautatiet | Vesiväylät |
|-----------------|---|--|------------|
| 1990–2010-luvut | <p>Turvallisuus- ja ympäristönäkökohdat tienpidossa. Meluesteet ja pohjaveden suojaukset. Tieympäristötaide.</p> <p>Jalankulku- ja pyörätiet.</p> <p>Eritasoratkaisut.</p> <p>Päätieverkon hankkeiden uudelleenarvioinnit ja väyläratkaisujen keventäminen.</p> | <p>Rautatiet 1990–2013: kairovos- ja biotuotehankkeisiin liittyvät radat. Rakentamisen liikennöinnin ehdoilla; siltojen tunkkaus, jännitettyjen rakenteiden nousu, uuden ajan teräspalkkeja betonissa -sillat, eniten teräsbetonisilloja.</p> <p>Turvallisuus- ja ympäristönäkökohdat radanpidossa. Matkakeskukset ja liityntäpysäköinti liikennejärjestelmäajattelun tuotteina. Tekniikan kehitys, radanpidon laiterakennelmat. Rautatieverkon muutokset kaupunkiseuduilla: lisäraiteet ja kaupunkiradat, yhdyskuntaraken-teen tiivistys ratojen lähelle, väylien kerrosrakenteet. Uudet rataverkkoon tukeutuvat yhdyskunnat.</p> | |

6.2.3 Historiallinen keskusvallan symbolointi

Yleiskriteerinä historiallinen keskusvallan symbolointi on Liikenneviraston tapauksessa lähellä edellistä, valtion toimintaan liittyvää yleiskriteeriä. Kriteeri kuvaa keskusvallan ydintoimintaa ja sen historiallisia vaihteita.

Valtiotoimijuus liittyy historiallisesti eri ajanjaksoina Ruotsin kuningaskuntaan, Venäjän keisarikunnan osana olevaan Suomen autonomiseen suuriruhtinaskuntaan ja itsenäiseen Suomen valtioon. Historiallisesti keskusvaltaa ilmentävät, tärkeimmät valtiollisen väylänpidon symbolikohteet ovat tyypillisesti olleet aina valtion omistuksessa.

Kriteeri ilmentää valtiollisessa väylänpidossa erityisesti keskushallinnon toimintaa ja tehtäviä ja korostaa siksi suuruusuntaisina, keskushallintojohtoisina rakennushankkeina toteutettuja kanavia ja rautateitä suhteessa maanteihin. Myös merenkulun turvalaitteet niin merialueilla kuin sisävesilläkin ilmentävät vahvasti valtiollista väylänpitoa.

Kriteerin tarkennus väylämuodoittain (alustava):

| Ajanjakso | Maantiet | Rautatiet | Vesiväylät |
|---|---|---|--|
| Keskiajalta 1800- ja 1900-lukujen vaihteeseen | <p>(Maanteiden tienpito oli vuosisatojen ajan talonpoikien velvollisuus, ja säädösvalta ja valvonta valtiotoimijalla.)</p> <p>Tie- ja vesirakennusten yllähallituksen tienrakennukset pohjoisessa 1800-luvun lopulla.</p> | <p>Rautateiden rakentamisessa ja radanpidossa valtio on ollut keskeinen toimija aina rataverkon syntyvaiheista 1800-luvun puolivälistä lähtien.</p> <p>Rautatieorganisaatioiden sotilaallisuus.</p> | <p>Vesistöjä yhdistäviä kanavointeja suunniteltiin jo 1500-luvulta lähtien.</p> <p>Itä-Suomessa valmistuivat jo 1700-luvulla Venäjälle kuuluneilla alueilla ensimmäiset matalat suluttomat kanavat.</p> <p>Autonomian ajalla suuria investointeja ja erityistä osaamista vaativat kanavarakennukset toteutuivat valtiollisina hankkeina.</p> |
| 1900-luvun alusta 1980-luvulle | <p>Vuoden 1918 tielaki siirsi maanteiden tienpidon vastuun valtiolle. Kehitystä täydensivät vuosien 1927 ja 1948 lainmuutokset, joilla maanteiden kunnossapito siirrettiin tie- ja vesirakennushallitukselle. Uusi tielaki vuonna 1954 siirsi myös paikallistiet valtion vastuulle vuodesta 1958 lähtien.</p> | <p>Rataverkosta merkittävä osa on rakennettu ennen 1950-lukua.</p> | |
| 1980-luvulta 2010-luvulle | <p>Maantieverkon supistumista on tapahtunut, mutta kokonaisuuteen nähden vähän, kun kaupungeissa ja taajamissa maanteitä on siirretty kuntien vastuulle kaduiksi ja hyvin vähäisessä määrin vähän liikennöityjä maanteitä on siirretty yksityisteiksi.</p> <p>Urakoinnin ulkoistus.</p> | <p>Vähäliikenteisiä rataosia on lakkautettu ja osin purettu pois eri puolilla maata.</p> <p>Radanpidon ja liikennöinnin eriyttäminen.</p> <p>Urakoinnin ulkoistus.</p> | <p>Urakoinnin ulkoistus.</p> |
| | <p>Tienpitäjänä valtio on pääosin luopunut muista tienpitoa palvelevista, rakennetuista (esimerkiksi tukikohtat ja varastot) kiinteistöistä.</p> | <p>Rautatieliikenteen tarpeita palvelevia rakennettuja kiinteistöjä Liikennevirastolla on hallussaan enää hyvin vähän.</p> | <p>Nykyisin Suomen noin sadasta kanavasta 32 on Liikenneviraston ylläpitämiä sulkukanavia (Nenonen 2016).</p> |

6.2.4 Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentäminen

Kansallisen identiteetin kannalta merkittävät valtiollisen väylänpidon ilmentymät fyysisessä ympäristössä ovat kohteita, jotka liittyvät tässä kontekstissa kollektiivisesti merkittäviksi tulkittuihin ja ymmärrettyihin ilmiöihin tai henkilöihin. Kansallisen identiteetin ajatusrakennelma on jatkuvassa liikkeessä, joten sen ilmentymisen tulkinnat vaihtelevat aikakaudesta toiseen. Kohteiden nykyistä merkittävyyttä ei myöskään aina voi palauttaa kohteen synnyn tai rakentamisen aikaiseen merkitykseen.

Kansallisuusaatteen viriämisestä 1800-luvun Suomessa alkanut kansallisen identiteetin synnyttäminen on saattanut vaikuttaa myös liikenneverkkojen rakentamisen taustavoimana, laajassa maassa asuvan, kulttuurisesti ja identiteetiltään epäyhtenäisen kansan yhdistämisen tarkoituksessa. Tässä katsannossa autonomian ajan liikenneverkoista korostuvat rautatiet.

Suomen itsenäistymiseen liittyvät historialliset tapahtumat ja itsenäisyyden alkuaajat muodostavat eräänlaisen taitekohdan valtiollisessa väylänpidossa. Ensimmäinen maailmansota ja itsenäistyminen irrottivat Suomen monitahoisesta Venäjän yhteydestä. Sotatoimet ja varojen puute heikensivät väyläverkkoja. Uudessa valtiossa hallinnon vakiinnuttaminen ja väylänpitoon tarvittavien varojen kertyminen tapahtuivat aluksi hitaasti, mutta 1920-luvun edetessä liikenneverkkojen parantaminen pääsi vauhtiin.

Valtiollisen itsenäisyyden ajalta toinen maailmansota ja etenkin jälleenrakennuskausi muodostavat kansallisen identiteetin kannalta merkittävän ajanjakson, joka näkyy valtiollisen väylänpidon tehtävissä ja toiminnassa. Sota vaikutti maantie- ja rautatieverkkoon monin tavoin. Uusia teitä rakennettiin sotatoimia varten ja sodan jälkeen luovutettujen alueiden tieverkkoa korvaamaan. Karjalan alueelle jääneen rataverkon korvaamiseksi rakennettiin Itä-Suomeen uusia rautateitä. Sekä tie- että rataverkko, etenkin sillat, kärsivät sotatoimista. Jälleenrakennus eteni rauhan tultua ripeästi, siltojen osalta osin väliaikaisin teknisin ratkaisuin.

Muita kansallisen identiteetin kannalta merkittäviä, väylänpitoon vaikuttaneita ilmiöitä ovat muun muassa talvimerenkulku ja jäänmurtotoiminta, kaupungistumisen alkaminen ja jatkuminen, moottoritieusko 1970-luvulla ja Maailmanpankin tukema tienrakennus 1960- ja 1970-luvuilla. Henkilötason esimerkkinä ovat presidentti Kekkonen tieverkkoa koskeneet tavoitteet ja toimenpiteet.

Kriteerin tarkennus väylämuodoittain (alustava):

| Ajanjakso | Maantiet | Rautatiet | Vesiväylät |
|------------------------------------|--|---|--|
| 1600- ja 1700-luku | Pietari Brahen ja Pohjanmaan rannikolla Anders Chydeniuksen ajamat tienrakennukset | | |
| Autonomian aika | | Snellmanin ja von Haartmanin ajamat rautatiehankkeet. Asema-alueiden edustavuus tavoitteena. | von Haartmanin ja Snellmanin ajamat kanavahankkeet. Saimaan kanavan rakentaminen. Majakat ja majakka-asetat tulevaisuuteen katsovan ja järjestäytyneen yhteiskunnan symboleina 1800-luvun lopulta 1920-luvulle saakka. |
| Itsenäistyminen – 2. maailmansota | Vuoden 1918 tielaki ja autoistumisen vaikutukset 1920- ja 1930-luvulla (tiestön ja siltojen korjaukset; puusillat, kivisillat, 1. teräsbetonisillat 1910-luvulla, terässillat) | Rautatierakennusten arkkitehtuuri ajanmukaista. Tyypipiirustukset rakentamisessa. | |
| 2. maailmansota ja jälleenrakennus | Sotatiet ja jälleenrakennus (sotilaallisesti merkittävät tiet, sodassa tuhoutuneet). | Rautatiet 1940–1954: jälleenrakennuksen ajanjakso; väliaikaisia puusiltoja; teräsbetonin käyttö yleistyi; myös teräspalkkeja betonissa -rakenteet. Viipuri–Sorta-vala-radan korvaavat radat Simpele–Parikkala–Onkamo. | |
| 1960-luku – 2010-luku | Kainuun kekkostiet 1950-luvulla. | | Saimaan kanavan uudistaminen Kekkosen kaudella 1963–1968 |

6.2.5 Kansainvälisiä sopimuksia toteuttavat ja lakisääteisesti suojellut kohteet

Tässä yhteydessä väylänpitoa koskevaksi kansainväliseksi suojelusopimukseksi on tulkittu Haagin yleissopimus kulttuuriomaisuuden suojelemisesta aseellisessa selkkauksessa. Suomen kohteiden inventoinnissa väyläverkkoon liittyviä kohteita ovat muun muassa:

- Saimaan kanavan Mälkiän sulku ja kasöörintalo
- Korian rautatiesilta (myös lakisääteisesti suojeltu)
- Sääksmäen silta
- Valassaarten majakka
- Söderskärin majakka- ja luotsiasema
- Bengtskärin majakka
- Lyökin pooki.

Vastaavasti lakisääteisesti rakennusperinnön suojelulailla (tai aiemmilla vastaavilla säädöksillä) suojellut kohteet otetaan huomioon arvokohteina.

6.3 Luonnekriteerit

Yleiskriteerejä tarkentavat arviointikriteerit, joita tässä nimitetään luonnekriteereiksi, pohjautuvat rakennusperinnön suojelulain 8 §:n kriteereihin. Luonnekriteerit on muokattu Metsähallituksen käyttämästä arvotusavaimesta Liikennevirastolle soveltuviksi. Luonnekriteereillä tarkastellaan tarkemmin kohdejoukon tai kohteen luonnetta valtion toiminnan kannalta. Luonnekriteerien perusteella kohdejoukkoja tai kohteita on mahdollista pisteyttää, mikäli tietopohja tarkasteltavasta kohteesta on riittävä.

Liikennevirastolla valtiotoimijana tarkoitetaan eri aikakausien organisaationimistä riippumatta väylänpitäjää: maanteiden tienpitäjää, rautateiden radanpitäjää ja vesiväylillä julkisen kulkuväylän pitäjää. Verrattuna Metsähallituksen arvotusavaimen rakennus- ja kohde-termien sijasta käytetään termiä kohde, joka kattaa väylät, rakennelmat ja laitteet sekä tarvittaessa myös rakennukset.

Kriteerien täyttyminen pisteytetään samoin kuin Metsähallituksen arvotusavaimessa 0–3 (0=huonoin, 3=paras). Tarkasteltavan kohteen yhteispistemäärän laskeminen ei yleensä ole tarkoituksenmukaista, koska kriteerit edustavat merkittävyyden eri näkökulmia kohteeseen. Lisäksi luonnekriteereistä osa on toisilleen lähes vastakkaisia, kuten harvinaisuus ja tyypillisuus.

Luonnekriteerit ja kohteiden pisteytys 0–3:

1. harvinaisuus
 - 0 Liikenneviraston tuottama kohde on tarkasteluajankohtana yleinen
 - 1 Liikenneviraston tuottama kohde on ollut rakentamisajankohtanaan yleinen, mutta harvinaistunut paikallisella tasolla tarkasteltaessa
 - 2 kohde on maakunnallisesti harvinainen tai alkujaan harvalukuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä
 - 3 kohde on valtakunnallisesti harvinainen, alkujaan ainitlaatuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä

2. tyypillisuus
 - 0 kohde ei ole väylänpidon kannalta historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen
 - 1 kohde on osin historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen tai rakennettu osin Liikenneviraston tyyppipiirustuksilla
 - 2 kohde on pääosin historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen tai rakennettu Liikenneviraston tyyppipiirustusten mukaan pääosin
 - 3 kohde on historiallisesti tai alueellisesti hyvin tyypillinen tai rakennettu Liikenneviraston tyyppipiirustuksin
3. edustavuus
 - 0 kohde ei ole aikakaudelleen tai alueellisesti edustava väylänpidon kannalta
 - 1 kohde edustaa osin Liikenneviraston kyseisellä alueella tai aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä
 - 2 kohde edustaa hyvin Liikenneviraston kyseisellä alueella tai aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä
 - 3 kohde edustaa erityisen hyvin Liikenneviraston kyseisellä alueella tai aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä
4. alkuperäisyys
 - 0 kohde on menettänyt rakentamisajankohtansa fyysiset erityispiirteet eikä se ole alkuperäisessä käytössä
 - 1 kohteessa on vielä osin nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu, tai kohde on säilyttänyt osin rakentamisajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai käytön
 - 2 kohde on säilyttänyt hyvin tyyppipiirustusten mukaisen asun tai rakentamisajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön
 - 3 kohde on säilynyt erityisen hyvin tyyppipiirustusten mukaisessa asussa tai se on säilyttänyt ajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai alkuperäisen tai sitä vastaavan käytön
5. historiallinen todistusvoimaisuus
 - 0 kohde on tuhoutunut tai ei kerro Liikenneviraston historiasta
 - 1 kohteen historiallinen merkitys väylänpidolle on paikallinen tai merkitys Liikenneviraston historian kannalta on vähäinen
 - 2 kohde on maakunnallisesti hyvä todiste Liikenneviraston historiasta tai kohde on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki
 - 3 kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Liikenneviraston historiasta tai kohde on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki
6. historiallinen kerroksisuus
 - 0 kohteessa ei ole historiallista kerroksisuutta tai kohde on menettänyt kerroksisuutensa
 - 1 kohteessa on osin/paikoin nähtävissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet
 - 2 kohteessa on hyvin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitoon liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta
 - 3 kohteessa on erittäin hyvin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitoon liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

6.4 Muut kriteerit

Muut kriteerit tukevat yleis- ja luonnekriteereitä ja koskevat etenkin arvioitavien kohteiden nykyistä ympäristösidosta ja kohteiden muodostamien kokonaisuuksien tunnistamista. Muita kriteerejä on mahdollista käyttää joko ennen muiden kriteerien soveltamista tai muiden kriteerien soveltamisen jälkeen. Muita kriteerejä käytetään ja sovelletaan etenkin tarkasteltaessa nk. massakohteita. Massakohteet muodostuvat tyypiltään samanlaisista kohteista, joita on Liikenneviraston hallinnassa suuria määriä (esimerkiksi kummelit tai normaali- tai tyyppipiirustusten mukaan rakennetut sillat).

Muille kriteereille on mahdollista määritellä pisteytys, esimerkiksi 0–4 pistettä, mikäli kriteereillä täydennetään luonnekriteerien perusteella tehtyä kohteiden arvottamista.

Keskeisimmät muut kriteerit liittyvät kohteiden ympäristösidokseen, jota ilmentävät muun muassa:

- kohde/kohteet sisältyvät valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY)
- kohde/kohteet sijoittuvat lähelle muita väylänpidon arvokohteita muodostaen väylänpidon historian kannalta arvokkaan ja moni-ilmeisen ja/tai historiallisesti kerrostuneen kokonaisuuden fyysisesti rajatulle alueelle tai väylälle
- kohde/kohteet sijoittuvat valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille
- kohde/kohteet sijoittuvat maakunnallisesti arvokkaille rakennetun ympäristön tai maiseman kohteille tai alueille.

Lisäksi muina kriteereinä voidaan käyttää myös seuraavia:

- kohteen korkea ikä
- kohteiden sijoittuminen väyläverkon eritasoisille osille
- kohteilla on jo olemassa olevaa matkailullista käyttöä
- kohteet ovat yleisön hyvin ja turvallisesti saavutettavissa.

Alueiden käytöstä osaltaan vastaavana viranomaisena Liikennevirasto ottaa rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteiden määrittelyssään huomioon maankäyttö- ja rakennuslakiin ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin perustuvan, Museo- viraston laatiman inventoinnin valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY-kohteet). Maisemallisten arvojen perusteella määritellyt alueet tukevat väyläverkon kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden arvoja.

Erityyppisten arvokohteiden kokonaisuudet samalla fyysisesti rajattavissa olevalla alueella tai väylällä ansaitsevat tulla erikseen huomioon otetuiksi arvokohteita määriteltäessä ja valittaessa. Yksittäinen kohde tällaisen kokonaisuuden ulkopuolella jää vähemmän merkittäväksi kuin vastaava, kokonaisuuteen kuuluva kohde.

Koska vanhoja väylänpidon rakenteita ja rakennelmia on yleensä ottaen säilynyt nykypäiviin niukasti, kohdetyypeittäin tarkasteltuna vanhimmat väylänpitoon liittyvät kohteet ansaitsevat tulla huomioon otetuiksi aina kohteiden kulttuurihistoriallista arvoa määriteltäessä. Kohteiden nykyinen matkailullinen arvo tai käyttö sekä hyvä saavutettavuus suositellaan otettavaksi huomioon arvokohteiden valinnan muissa kriteereissä.

6.5 Kriteerien käytön prosessi – esimerkkejä

Kolmen erityyppisen kriteeriryhmän käytölle on hahmoteltavissa erilaisia käyttötapoja tarkasteltavien kohteiden tai tarkastelulle asetettujen tavoitteiden mukaan.

Esimerkki 1: nk. massakohteiden arvottamisen prosessi:

- kohdejoukko: 1970-luvun maantieverkon tyyppipiirustusten mukaan rakennetut sillat
- kohdejoukko edustaa lähtökohtaisesti nykyaikaisen tieverkon rakentumisen ajanjaksoa, eli yleiskriteeri täyttyy
- Liikenneviraston taitorakennerekisteristä poimitaan halutun kohdejoukon kaikki sillat
- rajataan kohdejoukkoa pienemmäksi, esimerkiksi paikkatietotarkastelulla RKY-kohteiden suhteen, muiden arvokkaiden väyläympäristön kohteiden, maisema-alueiden ym. suhteen
- rajataan kohdejoukkoa tarpeen mukaan maantieteellisen sijainnin mukaan (eri puolilta maata kohteita)
- rajataan kohdejoukkoa vielä tarvittaessa maantieverkollisen aseman mukaan, esimerkiksi kohteita yhdys-, seutu-, kanta- ja valtatieverkolta
- rajaamisvaiheiden jälkeen kohteita tarkastellaan luonnekriteerien mukaisesti, ja pisteytetään, jos tietopohja on riittävä
- saadaan tulokseksi kohdejoukko, jossa kohteet voidaan luokitella tai asettaa järjestykseen niiden kulttuurihistoriallisen merkityksen mukaan
- kokonaisuutta arvioidaan vielä asiantuntija-arviona, jolloin otetaan huomioon kohteiden säilyttämisen mahdollisuudet ja tavoitteet, tarvittavat kohteiden hoidon, ylläpidon ja korjausten suunnittelu ja hallintaan, omistukseen ja rahoitukseen liittyvät kysymykset.

Esimerkki 2: yksittäinen väylänpitoon liittyvä kohde, kuten jakso vanhaa maantietä:

- kootaan kohdetta koskeva historiatieto, jota tarpeen mukaan täydennetään erillisselvityksellä
- kohdetta arvioidaan luonnekriteerien mukaan, jolloin saadaan käsitys kohteen merkityksestä valtiollisen väylänpidon ilmentäjänä
- kohteen luonnekriteerien mukaista arvoa (pisteytys) voidaan verrata vastaaviin, jo aiemmin arvioituihin kohteisiin
- tarkastellaan kohdetta yleiskriteerien valossa, jotta voidaan päätellä, ilmentääkö kohde valtiollisen väylänpidon keskeisiä ilmiöitä ja ajanjaksoja
- arvioidaan kohteen merkitystä valtiollisen väylänpidon arvokohteiden kokonaisuuden täydentäjänä.

Esimerkki 3: aiemmin arvokkaaksi määritettyjen kohteiden joukko, kuten maantieverkon museosillat:

- tarkastellaan kohdejoukkoa kokonaisuutena yleiskriteerien valossa, jolloin saadaan käsitys siitä, edustaako kohdejoukko keskeisiä valtiollisen väylänpidon ilmiöitä ja ajanjaksoja tasaisesti
- jos kohdejoukko ei ole riittävän edustava jonkin valtiollisen väylänpidon historiallisen ilmiön tai sitä ilmentävän kohdetyyppin, maantieteellisen alueen, ajanjakson, tekniikan, rakentamistavan taikka käytön kannalta, inventoidaan ja valitaan lisää kohteita tarkasteltavaksi
- kohteiden luonnetta valtion väylänpitäjän toiminnan ja tehtävien historian kannalta voidaan arvioida luonnekriteerien avulla

- jos kohdejoukossa on kohdetyypeittäin, alueittain tai historiallisten ajanjaksojen kannalta päällekkäisyyttä, variaatioita tai kaksoiskappaleita, rajataan kohteita muilla kriteereillä.

7 Ehdotettujen kriteerien testaus ja arviointia

7.1 Testauksen tavoitteet ja organisointi

Kriteerien käytettävyyden ja toimivuuden arvioimiseksi selvitystyön yhteydessä toteutettiin pienimuotoinen testaus, johon valittiin erityyppisiä kohteita väyläverkolta. Testauksen kohteet valittiin yhdessä Liikenneviraston edustajien kanssa. Kriteeristön testaus tehtiin arvokohteiden kriteeristön luonnoksen (raporttiluonnos pvm 3.3.2017) mukaisilla kriteereillä. Testikohteet olivat:

- nk. massakohteina maantieverkon 1970-luvun sillat, otos 89 siltaa, joista rajattiin muilla kriteereillä kuuden sillan kohdejoukko luonnekriteeritarkasteluun
- maantieverkon yksi nykyinen museosilta ja yksi nykyinen tie, joille on laadittu riittävät historiatiedot sisältävät hoito- ja ylläpitosuunnitelmat
- viisi meriväylien kohdetta.

Testikohteista koottiin testausta varten saatavissa olevat tiedot kohdekohtaisista selvityksistä, inventoinneista ja suunnitelmista sekä rekistereistä. Kohteiden arvioinnissa käytettiin yleis-, luonne- ja muita kriteerejä seuraavassa tarkemmin kuvatulla tavalla. Testiarvioinnin tuloksia verrattiin käytettävissä oleviin muihin samoja kohteita koskeviin arviointeihin.

7.2 Maantieverkon museotie ja -silta

Maantieverkolta testikohteeksi valittiin nykyisistä museokohteista Paltaniementien museotie Kajaanista ja Markkulan museosilta Kihniöstä. Molemmille museokohteille on laadittu kohdekohtainen hoito- ja ylläpitosuunnitelma, joiden tietojen pohjalta testiarviointi on tehty.

Paltaniementie

Paltaniemen museotie sijaitsee Oulujärven Paltaselän etelärannalla Kajaanissa. Museotieksi vuonna 1982 nimetty, vajaan kolmen kilometrin pituinen tiejakso, sijoittuu maanteille 8801 ja 19056. Museotien tieosoite tierekisterissä on 8801/1/7200–1/7800 ja 19056/1/0 – 1/22322. Tielle on laadittu hoito- ja ylläpitosuunnitelma vuonna 2012 (Piltz & Soosalu 2012).

Paltaniementien synty liittyy 1500-luvulta alkaneeseen Oulujärven erämaiden asuttamiseen ja Kajaanin linnan rakentamisen käynnistymiseen vuonna 1604. Oulun ja Kajaanin välinen kesämaantien rakentaminen aloitettiin 1600-luvun alussa, ja Säräisniemeltä Oulujärven länsirannalta tie jatkui vesi- ja jäätieyhteytenä Paltaniemelle. Paltaniemeltä tie Kajaaniin rakennettiin vuonna 1651. Paltaniemi jäi maaliikenneväylältä syrjään, kun yhtenäinen maantie valmistui Oulusta Oulujärven pohjoispuolitse Kajaaniin vuonna 1857. Perinteinen talvitie kulki kuitenkin Paltaniemen kautta, missä säilyi kestikievari 1900-luvun alkuun saakka. Paltaniemi oli pitkään Kainuun seurakunta- ja kulttuurikeskus. (Piltz & Soosalu 2012.)

Paltaniemen museotielle laaditun hoito- ja ylläpitosuunnitelman mukaan (Piltz & Soosalu 2012) tien linjaus ja tasausviiva ovat säilyneet oletettavasti vuoden 1651 tien kaltaisina. Tietä on hieman levitetty. Tiellä on noin 140 metrin matkalla jalankulku- ja pyörätie. Tie on päällystetty ja valaistu vuonna 1994. Paltaniemen kylä teineen kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Paltaniemi on myös valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. (Piltz & Soosalu 2012.) Museoviraston RKY-kuvauksen mukaan Paltaniemen kirkkotie rakennettiin vuonna 1820, mutta sen linjaus kehittyi jo aiemmin kirkon rakentamisen myötä. Paltaniemen nykyinen kirkko rakennettiin uudelle paikalle vuonna 1726. (Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY.)

Paltaniementien tunnistettuja ominaispiirteitä yleiskriteerien valossa:

| Yleiskriteeri ja sen tarkennus maantieverkolle | Paltaniementie |
|--|---|
| <p>Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen.</p> <p>1600- ja 1700-luvun hallinnon ja sotilaallisen toiminnan yhteydet ja väylät; Savo-Karjalan–Kainuun tiet; Täyssinän rauhan 1595 jälkeen hankittujen itäisten alueiden saavutettavuuden parantaminen.</p> | <p>Paltaniemen asutus liittyy Kustaa Vaasan alulle panemaan Oulujärven seudun asuttamiseen vuoden 1550 jälkeen</p> <p>Kajaanin linnan perustaminen vuonna 1604 edellytti tiiviimpiä ja säännöllisempiä yhteyksiä Oulun ja Kajaanin välille, ja yleistä kesämaantietä alettiin rakentaa 1600-luvun alkuvuosina Oulujokivarresta kohti Säräisniemeä ja edelleen Paltaniemestä kohti Kajaania; 1634 oli asetettu keskikievarit Paltamon kirkolle ja Säräisniemelle maantien varteen; tiepohja Paltaniemestä kirkolta Kajaanin kaupunkiin rakennettiin vuonna 1651; Paltaniemellä postitaloksi määrättiin kirkkoherra Johannes Antiluksen talo vuonna 1651.</p> |
| <p>Historiallinen keskusvallan symbolointi.</p> <p>Valtiotoimijalla maanteitä koskevat säädökset ja valvonta.</p> | <p>Talvikäräjillä vuonna 1634 asetettiin kestikievaritalot maantien varten Säräisniemelle ja Paltamon kirkolle.</p> <p>Vuonna 1682 Pohjanmaan maaherra Difrik Wrangell määräsi Oulu-Kajaani-tien kunnostettavaksi vaunuilla ajettavaan kuntoon.</p> <p>Paltaniemi–Kirkkoniemi-tieosuus otettiin valtion hoitoon 1.1.1921 vuoden 1918 tielain mukaisesti.</p> |
| <p>Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentyminen.</p> <p>Kansallisuusaatteen viriäminen autonomian ajalla; vuoden 1918 tielaki.</p> | <p>1800-luvun loppupuolella Paltaniemi oli merkittävä kulttuurikeskus; kylään muutti joukko valistuneita ihmisiä; Eino Leinon syntymäkotona Hövelö oli suomalaisuusaatteen ja suomalaisen kulttuurin keskus; alkuperäinen, Hövelönlahden pohjoisrannalla sijainnut talo oli myös Elias Lönnrotin vanha asuintalo.</p> |

Paltaniementie luonnekriteerien valossa, pisteytys:

| Kriteeri | Pisteytys / kuvaus | Perustelu |
|--------------------------------------|--|--|
| 1. harvinaisuus | 2 / kohde on maakunnallisesti/alkujaan harvalukuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä | 1600-luvulta peräisin olevia tielinjoja on harvalukuisesti säilynyt |
| 2. tyypillisuus | 3 / kohde on historiallisesti tai alueellisesti hyvin tyypillinen tai rakennettu Liikenneviraston tyyppipiirustuksiin | Tielinjaus on tyypillisellä paikalla hallinnon yhteystarpeiden kannalta ja yhdistää vesi- ja maaliikenteen maantieteellisesti ja maastollisesti sopivassa paikassa. |
| 3. edustavuus | 3 / kohde edustaa erityisen hyvin Liikenneviraston kyseisellä alueella/aikakaudella tuottamaa rakennusperintöä | Paltaniementie edustaa hyvin eri valtakunnanosien välistä reittiä Oulun ja Kajaanin välillä ja edelleen Pohjanlahden rannikon ja Savon välillä. Tie edustaa hyvin Ruotsin vallan ja autonomian ajan alkuvuosikymmenien hallinnon ja postinkulun tarpeisiin käytettyä yhteyttä. |
| 4. alkuperäisyys | 1 / kohteessa on vielä osin nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu tai kohde on säilyttänyt osin rakentamisajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai käytön. | Paltaniementien linjaus ja tasaus ovat oletettavasti säilyneet 1600-luvun asussa, mutta tietä on myös parannettu ja levennetty. |
| 5. historiallinen todistusvoimaisuus | 3 / kohde on valtakunnallisesti hyvä todiste Liikenneviraston historiasta tai kohde on siitä kertova ja tietoa lisäävä esimerkki. | Paltaniementien linjaus ja nykyiset ominaispiirteet osana kulttuurihistoriallisesti arvokasta kylätajamaa ovat hyvä todiste valtiollisen tienpitäjän liikenteellisistä tavoitteista ja tarpeista ja tienpidon historiasta Pohjois-Suomessa. |
| 6. Historiallinen kerroksisuus | 2 / kohteessa on hyvin näkyvissä eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät väylänpitoon liittyvän rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta. | Paltaniementien linjaus ja tasaus ovat oletettavasti alkuperäisen mukaiset tai lähellä alkuperäistä. Tien leveys ja päällyste sekä valaistus ja kevyen liikenteen väylä edustavat uudempia kerroksia, mutta tienpidon jatkuvuutta ei ole selkeästi hahmotettavissa nykyisellä tiellä. Länsipäässään tien poikkileikkaus on kuitenkin säilynyt kapeana ja tasaus ympäröivään maastoon nähden matalana. |

Paltaniementie saa luonnekriteereistä yhteispistemäärän 14 pistettä kaikilla kuudella eri tekijällä arvioituna, jolloin pistemäärän keskiarvo on 2,3 pistettä/kriteeri.

Muista kriteereistä Paltaniementien arvoa kohottavat tien sijainti RKY-alueella ja valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Lisäksi kohteella on jo nykyistä matkailullista käyttöä ja kohde on helposti saavutettavissa. Mikäli Paltaniementien kohde halutaan pisteyttää muilla kriteereillä (esimerkiksi 1 lisäpiste / kriteerin täyttyminen), tie saa lisäpisteitä 4. Kokonaispistemääräksi Paltaniementielle muodostuu näin ollen 18 pistettä.

Markkulan silta

Pirkanmaalla Kihniön Koskenkylässä maantiellä 13343 sijaitseva Markkulan silta (H-3256) on tyypiltään puinen riippuansassilta. Sillan tieosoite on 13343/1/2449. Nykyinen silta on rakennettu vuonna 1988, ja sen edeltäjät vuosina 1959 ja 1931. Nykyinen silta on rakennettu vuonna 1959 rakennetun ja museosillaksi vuonna 1982 nimetyn sillan kopioksi. Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma on valmistunut vuonna 2014 (Piltz & Soosalu 2014).

Puinen riippuansassilta on ollut hyvin yleinen siltatyypin talonpoikaisen tienhoidon aikana. Suomen itsenäisyyden aikana niitä on rakennettu 1960-luvulle asti. Markkulan silta on tiettävästi ainut maantieverkolla oleva perinteinen riippuansassilta. Museosiltana Markkulan silta on erikoisuus, koska se edustaa historiallista siltatyyppeä, mutta on uusrakenne, joka vastaa ulkonäöltään edeltäjiään. Nykyisen sillan rakensi TVL:n Turun piirin siltojen korjausryhmä. Kun vanha silta oli purettu, silta-arkut rakennettiin puoliväliin, raudoitettiin, nostettiin paikalleen ja tuettiin oikeaan asemaan. Arkkuihin valettiin puolen metrin betonilaatta ja loput täytettiin kallioulouheella. Sillan kantavat rakenteet ovat painekyllästettyä puuta ja kolme poikkikannattajaa metallisia. Sillasta tehtiin edeltäjiään kapeampi. (Piltz & Soosalu 2014.)

Hoito- ja ylläpitosuunnitelman mukaan Markkulan silta edustaa tieliikennehistoriallista ajanjaksoa ”1800-luvun tieverkon täydennykset” lähinnä sillä perusteella, että alue on metsätalouden puunhankinta-alue ja tervanpolttoaluetta ja ajanjaksolta yksi tallennettava teema on puusillat. Koskenkylä on saanut tieyhteyden varsin myöhään, koska 1790-luvun ja 1840-luvun kartoissa alue on tietöntä. Ensimmäinen silta nykyisen siltapaikan vieressä on rakennettu 1900-luvun alussa. Kankarin-Linnankylän tielle muodostettiin tienhoitokunta vuonna 1926, ja silta valmistui uudelle siltapaikalle vuonna 1931. Kankarin-Linnankylän tie otettiin kunnan hoitoon vuonna 1956, ja kunta rakensi sillan uudelleen vuonna 1959. Museosiltana Markkulan silta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY). (Piltz & Soosalu 2014.) Valtion paikallistieksi Koskenkylän tie siirtyi tierekisterin mukaan vuoden 1963 alusta.

Markkulan sillan tunnistettuja ominaispiirteitä yleiskriteerien valossa:

| Yleiskriteeri ja sen tarkennus maantieverkolle | Markkulan silta |
|---|--|
| Valtion toiminnan ja tehtävien ilmentäminen. Autonomian ajan liikenneverkon laajentaminen ja täydentäminen; puusillat. | Tieyhteyden ja sillan syntyminen Koskenkylään ei ilmeisesti liity valtiollisen väylänpitäjän tarpeisiin. Liikennetarve on syntynyt lähinnä tervanpolton ja sahateollisuuden kuljetusten takia. Nykyinen puusilta on rakennettu vuonna 1988. |
| Historiallinen keskusvallan symbolointi. Vuoden 1954 tielaki siirsi paikalliset tiet valtion vastuulle. | Koskenkyläntien tienpito siirtyi valtiolle vuoden 1963 alusta. |
| Kansallisen identiteetin merkittävä ilmentyminen. | Ei yhtymäkohtia kriteeriin. |

Markkulan silta luonnekriteerien valossa, pisteytys:

| Kriteeri | Pisteytys / kuvaus | Perustelu |
|--------------------------------------|--|--|
| 1. harvinaisuus | 2 / kohde on (maakunnallisesti) harvinainen/alkujaan harvalukuinen esimerkki väylänpidon tuottamasta rakennusperinnöstä. | Nykyisin siltatyyppi on harvalukuinen, mutta on ollut aiemmin yleinen. |
| 2. tyypillisuus | 2 / kohde on pääosin historiallisesti tai alueellisesti tyypillinen tai rakennettu Liikenneviraston tyyppipiirustusten mukaan pääosin. | Tekninen ratkaisu on historiallisesti tyypillinen; tyyppipiirustusten käytöstä ei ole tietoa |
| 3. edustavuus | ei arvioitu / 0 pistettä / kohde ei ole aikakaudelleen tai alueellisesti edustava väylänpidon kannalta. | Siltatyyppi edustaa talonpoikaista sillanrakennusta, ei niinkään valtiollisen väylänpitäjän siltaratkaisuja. |
| 4. alkuperäisyys | 1 / kohteessa on vielä osin nähtävissä tyyppipiirustusten mukainen asu tai kohde on säilyttänyt osin rakentamisajankohtansa rakentamistavan, tekniikan, tyylin tai käytön. | Sillan ulkonäkö vastaa edeltäjien ulkonäköä pääosin, ja sillan statiikka on aiempia vastaava. |
| 5. historiallinen todistusvoimaisuus | 1 / kohteen historiallinen merkitys väylänpidolle on paikallinen tai merkitys Liikenneviraston historian kannalta on vähäinen. | Valtiollisen väylänpidon kannalta kohteen merkitys on vähäinen. |
| 6. historiallinen kerroksisuus | 0 / kohteessa ei ole historiallista kerroksisuutta tai kohde on menettänyt kerroksisuutensa. | Silta on kokonaan uudelleen rakennettu uusista, siltatypille perinteisesti oudoista materiaaleista. |

Markkulan silta saa luonnekriteereistä yhteispistemääräksi kuusi (6) pistettä viidellä kriteerillä arvioituna, jolloin pistemäärän keskiarvoksi muodostuu 1,2 pistettä/kriteeri.

Muista kriteereistä Markkulan sillan arvioinnissa huomioon otettavia ovat kuuluminen RKY-kohteisiin ja kohteen hyvä saavutettavuus, vaikkakin silta sijaitsee syrjäisellä seudulla. Pisteyttämällä muut kriteerit 1 piste / kriteeri Markkulan silta saa kaksi lisäpistettä, jolloin kokonaispistemääräksi saadaan kahdeksan (8) pistettä.

7.3 Maantieverkon 1970-luvun sillat

Testauksen tavoitteena oli selvittää kriteerien soveltuvuutta niin kutsuttujen massa-kohteiden arvottamiseen. Massakohteilla tarkoitetaan tässä yhteydessä väyläinfran samantyyppisiä kohteita, joita on olemassa hyvin runsaasti, jopa tuhansia. Tällöin kohdekohtainen arviointi ei ole käytännössä mahdollista kaikille yksittäisille kohteille. Kohteista pyrittiin otannan ja rajaamisen avulla muodostamaan edustava joukko, josta arvioitavat ja kriteerien mukaan pisteytettävät kohteet valittiin.

Liikenneviraston taitorakennerekisterin mukaan 1970-luvulla valmistuneita siltoja on yhteensä yli 3500 kpl. Tuon ajan yleiset siltatyypit edustavat tieverkon nykyaikaistamisen vaihetta, jolloin uusia siltoja rakennettiin paljon. Siltojen valmistuminen painottuu vuosikymmenen alkupuoliskoon, jolloin valmistui noin 2/3 vuosikymmenen silloista. Tuon ajan yleisimmät siltatyypit ovat:

- teräsbetoninen ulokelaattasilta
- teräsbetoninen ontelolaattasilta
- teräsbetoninen laattasilta, elementtirakenteinen
- teräsbetoninen laattasilta
- teräsbetoninen laattakehäsilta
- teräsbetoninen jatkuva laattasilta
- teräsbetoninen holvisilta, elementtirakenteinen.

Kaikkia edellä mainittuja siltatyyppejä on kymmeniä, joitakin useita satoja, eli sillat ovat varsin tyypillisiä aikakaudelleen. Mukana on sekä risteys- että vesistösiltoja ja siltoja kaikilta maantieverkon toiminnallisilta luokilta. Tarkastelu rajattiin ajoneuvo-liikenteen siltoihin jättämällä pois alle 7 metriä kokonaisleveydeltään olevat sillat. Teräsputkisillat jätettiin myös pois tarkastelusta.

Testauksen ensimmäiseen vaiheeseen valittiin edellä mainituista silloista kaikki vuonna 1971 valmistuneet sillat, jotka edustavat hyvin eri siltatyyppejä ja sijoittuvat eri puolille maata. Näin saatiin otokseksi 89 siltaa. Sillat jakautuvat ELY-keskusten alueille seuraavasti:

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| - Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus | 9 siltaa |
| - Kaakkois-Suomen ELY-keskus | 6 siltaa |
| - Keski-Suomen ELY-keskus | 2 siltaa |
| - Lapin ELY-keskus | 13 siltaa |
| - Pirkanmaan ELY-keskus | 6 siltaa |
| - Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus | 19 siltaa |
| - Pohjois-Savon ELY-keskus | 12 siltaa |
| - Uudenmaan ELY-keskus | 18 siltaa |
| - Varsinais-Suomen ELY-keskus | 4 siltaa. |

Käyttötarkoitukseltaan valtaosa silloista on vesistösiltoja (69 kpl), risteyssiltoja on 14 kpl ja alikulkukäytäviä 6 kpl. Rakennetyypeiltään sillat jakautuvat seuraavasti:

- jatkuva laattasilta 23 siltaa
- jatkuva ontelolaattasilta 6 siltaa
- laattakehäsilta 19 siltaa
- laattasilta 29 siltaa
- ontelolaattasilta 6 siltaa
- ulokelaattasilta 5 siltaa
- ulokeontelolaattasilta 1 silta.

Testauksen ensimmäisessä vaiheessa 89 siltaa paikannettiin koordinaattitiedoilla (TM35FIN). Paikkatietotarkastelulla selvitettiin kohteiden sijaintia suhteessa RKY-kohteisiin, valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin ja nykyisiin maantieverkon museosiltakohteisiin. RKY-kohteet ovat joko pistemäisiä tai aluemaisia, joten niille tarkastelu tehtiin kahdella bufferilla: 250 metrin etäisyys ja 500 metrin etäisyys RKY-kohteesta tai kohteen rajasta.

Paikkatietotarkastelun tuloksena saatiin seitsemän sillan joukko, jotka kaikki sijoituivat joko 250 metrin etäisyydelle RKY-kohteesta tai -alueesta taikka RKY-alueelle. Maisema-alueille ei sijoittunut yhtään tarkastelluista silloista. Silloista kaksi olivat keskenään samanlaiset, Huuman vierekkäiset eri ajoratojen sillat valtatiellä 7, ja luonnekriteeritarkasteluun otettiin Huuman silloista vain toinen. Näin luonnekriteeritarkastukseen jäi kuusi siltaa.

| Tunnus | Nimi | Käyttötarkoitus | ELY-keskus | RKY-kohde |
|----------|---|-------------------------------|-----------------|---|
| T-1673 | Iso-Pereen silta | Vesistösilta | Varsinais-Suomi | Köyliönjokilaakson ympäryskylät, silta rajalla. |
| KaS-1743 | Huuman silta II | Alikulkukäytävä, vesistösilta | Kaakkois-Suomi | Kymminlinnan maalinnoitus, silta rajauksen ulkopuolella. |
| SK-324 | Koljonvirran silta | Vesistösilta | Pohjois-Savo | Koljonvirran historiallinen maisema, silta sisältyy rajaukseen mutta ei kuulu arvokohteisiin. |
| U-1136 | Pappilan pohjoisen ajoradan risteysilta A | Alikulkukäytävä, risteysilta | Uusimaa | Helsingin pitäjän kirkonkylä, Kehä III:n sillat rajauksen reunan ulkopuolella. |
| L-359 | Kenttäojan silta | Vesistösilta | Lappi | Marrasjärven kylä, silta rajauksen ulkopuolella. |
| H-1106 | Nuutajoen silta | Vesistösilta | Pirkanmaa | Nuutajärven lasitehtaan alue, silta rajauksen rajalla. |

Testauksen toisessa vaiheessa kuusi valittua siltaa pisteytettiin luonnekriteereillä Liikenneviraston taitorakennerekisterin tietojen perusteella. Pisteytyksen tulokset perusteluineen ovat seuraavat:

T-1673 Iso-Pereen silta, Eura, teräsbetoninen laattasilta, 3-aukkoinen vesistösilta

| Luonnekriteeri | Pisteet | Perustelu pistemäärälle | Huom. |
|-----------------------------------|---------|---|---|
| Harvinaisuus | 0 | Hyvin yleinen siltatyyppe | |
| Tyypillisuus | 3 | Historiallisesti hyvin tyypillinen, osin tyyppipiirustuksien mukainen | |
| Edustavuus | 3 | Aikakaudelle tyypillinen silta | |
| Alkuperäisyys | 2 | Menettänyt rakentamisaikakohdan fyysiset erityispiirteet | Sillan päällysrakenne on uusittu 2004, samalla siltaa on levennetty 7,50 m. Siltaan asennettu betoni- ja melukaiteet. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Vähäinen historiallinen merkitys | |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Osin nähtävissä eri aikakausien rakenteet | Alkuperäiset alusrakenteet, uusi päällysrakenne. |

KaS-1743 Huuman silta II, Kotka, teräsbetoninen jatkuva laattasilta/teräsbetoninen rengaskehäsilta, 3-aukkoinen vesistösilta

| Luonnekriteeri | Pisteet | Perustelu pistemäärälle | Huom. |
|-----------------------------------|---------|--|---|
| Harvinaisuus | 1 | Pääsiltatyyppe hyvin yleinen | Silta koostuu kahdesta siltatyypistä. |
| Tyypillisuus | 2 | Pääosin tyypillinen ja osin tyyppipiirustuksien mukainen | Silta koostuu kahdesta siltatyypistä. |
| Edustavuus | 2 | Aikakaudelle tyypillinen silta | Silta koostuu kahdesta siltatyypistä. |
| Alkuperäisyys | 2 | Alkuperäinen tyyli sekä käyttötarkoitus ovat säilyneet | Silta on peruskorjattu 2015, reunapalkit ja kaiteet uusittu |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 2 | Maakunnallisesti merkittävä | Liikennemäärä 14 460 ajoneuvoa/vrk, valtatie 7 |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Osin nähtävissä eri aikakausien rakenteet | Uudet kaiteet ja reunapalkit |

SK-324 Koljonvirran silta, teräsbetoninen jatkuva ontelolaattasilta, 3-aukkoinen vesistösilta

| Luonnekriteeri | Pisteet | Perustelu pistemäärälle | Huom. |
|-----------------------------------|---------|--|---|
| Harvinaisuus | 0 | Hyvin yleinen siltatyyppi | |
| Tyypillisuus | 1 | Historiallisesti hyvin tyypillinen, osin tyyppipiirustusten mukainen | |
| Edustavuus | 3 | Aikakaudelle tyypillinen silta | |
| Alkuperäisyys | 2 | Alkuperäinen tyyli sekä käyttötarkoitukset ovat säilyneet | Silta on peruskorjattu 2009, reunapalkit ja kaiteet uusittu |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 2 | Historiallinen merkitys on maakunnallinen | Vesistön ylitys |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Osin nähtävissä eri aikakausien rakenteet | Uudet reunapalkit ja kaiteet, ukkopylväät poistettu |

U-1136 Pappilan pohjoisen ajoradan risteyssilta A, Vantaa, teräsbetoninen jatkuva ontelolaattasilta, 3-aukkoinen risteyssilta, Kehä III

| Luonnekriteeri | Pisteet | Perustelu pistemäärälle | Huom. |
|-----------------------------------|---------|---|--|
| Harvinaisuus | 0 | Hyvin yleinen siltatyyppi | |
| Tyypillisuus | 1 | Historiallisesti hyvin tyypillinen, osin tyyppipiirustuksien mukainen | |
| Edustavuus | 3 | Aikakaudelle tyypillinen silta | |
| Alkuperäisyys | 0 | Menettänyt rakentamisajankohdan fyysiset erityispiirteet | Sillan päällysrakenne on uusittu 2004, samalla siltaa on levennetty 7,5 metriä. Siltaan on asennettu betoni- ja melukaiteet. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Vähäinen historiallinen merkitys | |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Osin nähtävissä eri aikakausien rakenteet | Alkuperäiset alusrakenteet, uusi päällysrakenne |

L-359 Kenttöajan silta, Rovaniemi, teräsbetoninen laattasilta, 1-aukkoinen vesistösilta

| Luonnekriteeri | Pisteet | Perustelu pistemäärälle | Huom. |
|-----------------------------------|---------|---|---|
| Harvinaisuus | 0 | Hyvin yleinen siltatyyppi | |
| Tyypillisuus | 3 | Rakennettu tyyppipiirustuksin | BA/62 |
| Edustavuus | 3 | Aikakaudelle tyypillinen silta | |
| Alkuperäisyys | 2 | Alkuperäinen tyyli sekä käytötarkoitus ovat säilyneet | Silta on peruskorjattu 2004, reunapalkit ja kaiteet uusittu |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Paikallisesti merkittävä | Liikennemäärä 86 ajoneuvoa/vrk |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Osin nähtävissä eri aikakausien rakenteet | Uudet reunapalkit ja kaiteet, ukkopylväät poistettu |

H-1106 Nuutajoen silta, Urjala, teräsbetoninen laattasilta, 1-aukkoinen vesistösilta

| Luonnekriteeri | Pisteet | Perustelu pistemäärälle | Huom. |
|-----------------------------------|---------|---|----------------------------------|
| Harvinaisuus | 0 | Hyvin yleinen siltatyyppi | |
| Tyypillisuus | 3 | Rakennettu tyyppipiirustuksin | BA/62 |
| Edustavuus | 3 | Aikakaudelle tyypillinen silta | |
| Alkuperäisyys | 3 | Alkuperäinen tyyli sekä käytötarkoitus ovat säilyneet erityisen hyvin | Siltaa ei ole peruskorjattu |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 1 | Paikallisesti merkittävä | Liikennemäärä 557 ajoneuvoa/vrk |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 0 | Ei historiallista kerroksisuutta | Silta on alkuperäisessä asussaan |

7.4 Vesiväylien kohteet

Vesiväylien testikohteiksi valittiin merialueen kohteista Suomenlahdelta ja Saaristomereltä seuraavat:

- Orrengrundin pooki, tunnusmajakka, rakennettu 1858
- Russarö, merimajakka, rakennettu 1862
- Lill Gråharun tunnusmajakka Korppoo, rakennettu 1856, 1984
- Blåskärin tunnusmajakka, rakennettu. 1884
- Spelharu, tunnusmajakka, rakennettu 1856, 1880, 1984.

Valitut kohteet edustavat 1700-luvun lopulta alkanutta ja Suomen autonomian ajan jatkunutta ajanjaksoa, jolloin majakoiden rakentamisella vastattiin avamerenkulun navigoinnin tarpeisiin. Kaikki kohteet on rakennettu Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen toiminnan alettua vuonna 1810 itsenäisenä laitoksena ja vuosina 1857–1912 toimineen Luotsi- ja majakkalaitoksen ylihallituksen aikana. Kaikkien kohteiden voidaan näillä perusteilla katsoa täyttävän yleiskriteereistä valtion toiminnan ja tehtävien ilmentämisen kriteerin. Autonomian ajan lopulta 1920-luvulle saakka majakkalaitos ilmensi myös kansallisen identiteetin kannalta merkittävää järjestäytynyttä ja tulevaisuuteen katsovaa yhteiskuntaa.

Luonnekriteerien mukainen testaus tehtiin Museoviraston Merenkulkuhallitukselle tekemien inventointiraporttien kohdekorttien tietoja käyttäen (Multimäki, J. 1997 a ja b). RKY-kohteista on käytetty myös Museoviraston RKY-kohdekuvauksia.

Orrengrundin pooki, Loviisa Pernaja

| Luonnekriteeri | Pisteytys | Perustelut |
|-----------------------------------|-----------|---|
| Harvinaisuus | 3 | Harvinainen ja ainutlaatuinen kivinen tunnusmajakka, jonka rikas julkisivujäsennöinti on säilynyt muutostöistä huolimatta. |
| Tyypillisuus | 2 | Yksilöllisesti erottuvana meriväylän tunnuksena tyypillinen rakentamisajankohdalleen ja sijoituspaikalleen meriväyliä risteyskohdassa. Yläosan kahdeksankulmaisuus tyypillistä. |
| Edustavuus | 3 | Krimin sodassa tuhoutuneiden puurakenteisten pookien tilalle alettiin rakentaa kivirakenteisia pookeja, joista Orrengrund on yksi. Suurten rakennusten piirustukset laadittiin Suomen Yli-intendentinkonttorissa. Orrengrundin tunnusmajakan suunnitteli Uudenmaan lääninarkkitehti Jean Wiik. |
| Alkuperäisyys | 2 | Alkuperäinen puiden yläosa on korvattu betonisella. Tornin sisustusta on muutettu. Alaosan valkoinen kalkkimaali on hävinnyt. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 3 | Orrengrundin tunnusmajakka on hyvä todiste valtiollisen väylänpidon historiasta. Rakennus on osa valtakunnallisesti merkittävää esimerkkiä valtion ylläpitämään toimintaan perustuvasta virkamiesyhteisöstä. |
| Historiallinen kerroksisuus | 1–2 | Tunnusmajakassa on osin nähtävissä väylänpitoa ilmentävät eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet. Graniittinen jalustaosa on säilynyt, mutta sen väri on muuttunut. Yläosaa ja sisäosia on muutettu vastaamaan paremmin tunnusmajakan käytön tarpeita ja kestävyysvaatimuksia. |

Muut kriteerit: Orrengrundin tunnusmajakka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY).

Russarö, merimajakka, Hanko

| Luonnekriteeri | Pisteytys | Perustelut |
|-----------------------------------|-----------|--|
| Harvinaisuus | 2 | Majakka on yksi 14:stä 1800-luvun tiilimajakasta ja muistuttaa kahdeksankulmaisena tiilimajakkana Söderskäriä. Majakka on arvioitu yhdeksi maamme merenkulun ja majakkahistorian tärkeimmistä kohteista (Multimäki 1997 a). |
| Tyypillisuus | 2 | Yksilöllisesti erottuvana Hankoniemen satamaväylän tunnuksena tyypillinen alueelleen ja rakentamisaika-kaudelleen. Kahdeksankulmaisuus on tyypillinen rakennuspiirre. |
| Edustavuus | 2–3 | Russarön majakka edustaa hyvin Krimin sodan jälkeen rakennettuja kivi- ja tiilirakenteisia majakoita, johon alun perin tehtiin myös loistokoju valolaitteineen. Majakan piirustukset on hyväksynyt E.B. Lohrmann intendentin-konttorissa. Russarön majakalla on katsottu olevan kansallista symbolimerkitystä Topeliuksen Maamme-kirjan takia (Putkonen, L. 2012). |
| Alkuperäisyys | 1–2 | Tiilinen majakkatorni on betonoitu ulkoa ja maalattu vaaleanpunaiseksi. Loistokoju on korjattu käyttäen ruostumatonta terästä. Kohdetta on monin paikoin korjattu. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 2–3 | Russarön majakka on hyvä todiste valtion väylänpidon historiasta. Majakan valolaitteilla oli suuri merkitys 1870-luvulta lähtien, kun talvimerenkulku Hangosta käynnistyi. |
| Historiallinen kerroksisuus | 3 | Majakassa on näkyvissä eri aikakausien rakenteita ja materiaaleja, jotka ilmentävät majakan käytön jatkuvuutta. |

Lill Gråharun tunnusmajakka, Parainen Korppoo

| Luonnekriteeri | Pisteytys | Perustelut |
|-----------------------------------|-----------|--|
| Harvinaisuus | 2 | Nelikulmainen hirsikehikkorakenne. Puisia vastaavia on muitakin: Flatu, Blekunge, Spelharu, Ingolskär, joista Ingolskär lähinnä samaa tyyppiä. |
| Tyypillisuus | 3 | Tyypillinen Krimin sodan jälkeen rakennettu puinen tunnusmajakka. |
| Edustavuus | 3 | Aikakaudelleen ja alueelleen edustava luotsi- ja majakkalaitoksen suunnittelema tunnusmajakka. |
| Alkuperäisyys | 1 | Tunnusmajakka on perusteellisesti korjattu ja uudistettu vuonna 1983, ja jäljellä on joitain vanhoja rakenteita. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 2 | Kohde on alueellisesti hyvä todiste merialueen väylänpidosta. |
| Historiallinen kerroksisuus | 1 | Kohteessa on jäljellä vähän eri aikakausien rakenneosia. Kohteen perusrakenne on korjauksessa säilynyt. |

Blåskärin tunnusmajakka, Parainen Houtskari

| Luonnekriteeri | Pisteytys | Perustelut |
|-----------------------------------|--------------------|--|
| Harvinaisuus | 3 | Kivirakenteinen harvinainen pooki, joka korvasi Krimin sodan jälkeen rakennetun hirsikehäpookin. |
| Tyypillisuus | 2 | Päivämerkille tyypillisellä paikalla sijaitseva ja luotsi- ja majakkalaitoksen suunnittelema kivirakenteinen tunnusmajakka. Kivirakenteisena muista poikkeava. |
| Edustavuus | 2 | Kohde edustaa hyvin 1800-luvun meriväylänpitoa. |
| Alkuperäisyys | 3 | Kohde on säilyttänyt alkuperäisen rakenteensa. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 2 | Kohde on alueellisesti hyvä todiste merialueen väylänpidosta. |
| Historiallinen kerroksisuus | ei arvioitu / 2 | Tunnusmajakan alkuperäinen kivirakenne on säilynyt, joten kerroksisuutta ei itse rakennelmassa ole. Toisaalta kivinen pooki on rakennettu korvaamaan saman paikan puurakenteinen tunnusmajakka, joten sijaintipaikan ja käytön kannalta kohde ilmentää historiallista jatkuvuutta. |

Spelharu, tunnusmajakka, Parainen Nauvo

| Luonnekriteeri | Pisteytys | Perustelut |
|-----------------------------------|-----------|---|
| Harvinaisuus | 2 | Useaan kertaan 1800-luvulla samalle paikalle uudelleen rakennettu puinen, nelikulmainen pyramidi. |
| Tyypillisuus | 2 | Päivämerkille tyypillisellä paikalla sijaitseva ja luotsi- ja majakkalaitoksen suunnittelema (ltn A. Lindman 1879) pooki. Yksilöllisesti tunnistettava rakenne ja ulkoasu, mikä oli tyypillistä aikakaudelle. |
| Edustavuus | 2 | Aikakaudelleen ja alueelleen hyvä edustaja meriväylänpidosta. |
| Alkuperäisyys | 0-1 | Täydellisesti uudelleen rakennettu vuonna 1984. |
| Historiallinen todistusvoimaisuus | 2 | Kohde on alueellisesti hyvä todiste merialueen väylänpidosta. |
| Historiallinen kerroksisuus | 0 | Tunnusmajakka on rakennettu uudelleen rekonstruktioksi. Uudelleenrakentamisen tekniikasta ja materiaaleista ei ole tietoa. Samalla paikalla on ollut päivämajakka jo 1700-1800-lukujen vaihteesta lähtien, joten kohteen paikka ja käyttö kertovat väylänpidon historian jatkuvuudesta. |

7.5 Testauksen tulosten tarkastelua

7.5.1 Paltaniementie ja Markkulan silta

Paltaniementie on arvioitu aiemmin Tiehallinnon museokohteita koskevan kokoelmapolitiikan kriteereillä seuraavasti:

1. tietoarvo: 1 piste / tieto perustuu tieteelliset kriteerit täyttävään tutkimukseen
Pekkala, H. 2011: Paltaniementie. Selvitys historiallisesta arvosta. Mobilia.
2. tieliikennehistoriallinen arvo: 1 piste / tieliikennehistoriallista arvoa
kohde liittyy Suomen tieliikennehistorian ajanjaksoon ”1600–1700-luvun tieverkon rakentuminen”
Paltaniementie kuvaa hyvin Savo-Karjalan ja Pohjanmaan välisten tieyhteyksien rakentamista.
3. säilyneisyysarvo: 1 piste / säilyneisyys on hyvä
tie on säilyttänyt linjauksensa ja museointihetken asunsa hyvin.

Paltaniementien tallennusluokaksi on kokoelmapolitiikan kriteerien yhteispistemäärän mukaisesti määritetty luokka ”Pysyvästi säilytettävät museokohteet”. Paltaniementielle ei myöskään ole museoteiden kokoelmassa vastaavaa, samaa tieliikenne-

historian ilmiötä kuvaavaa muuta kohdetta tai toisintoa. Kohde onkin tehtyjen selvitysten perusteella tarkoitettu säilyttää pysyvästi osana Liikenneviraston museoteiden kokoelmaa.

Kokonaisuutena ehdotettujen uusien kriteerien mukaisen arvotuksen ja aiemman, Tiehallinnon kokoelmapolitiikan mukaisen arvotuksen tulosten välillä ei ole suurta eroa. Ehdotettu uusi kriteeristö tunnistaa yleiskriteeritasolla kohteen tieliikennehistoriallisen arvon vastaavalla tavalla kuin aiempi kokoelmapolitiikka. Yleiskriteereissä valtiotoimijuus oli selkeimmin tunnistettavissa, mutta myös historiallinen keskuvallan symbolointi ja kansalliseen identiteettiin liittyvät näkökulmat tulivat esille ja valaisivat kohteen arvoa osana väylänpidon historiallista kertomusta.

Luonnekriteerit soveltuivat varsin hyvin Paltaniementien arvottamiseen yleiskriteerijä analyttisemmällä lähestymistavalla. Käytettävissä ollut lähdeaineisto mahdollisti myös luonnekriteerien pisteytyksen suunta-antavasti. Kokoelmapolitiikan säilyneisyysarvo-kriteeriin verrattuna luonnekriteerien alkuperäisyyttä, historiallista todistusvoimaisuutta ja historiallista kerroksisuutta kuvaavat kriteerit antoivat kattavamman kuvan Paltaniementien nykyisestä säilyneisyydestä.

Muiden kriteerien mukainen arviointi onnistui myös hyvin. Kriteerien pisteyttäminen on syytä harkita tapauskohtaisesti, ja soveltaa sitä lähinnä keskenään samantyyppisten kohteiden keskinäiseen vertailuun. Paltaniementien tapauksessa esimerkiksi RKY-piste tulee kohteelle automaattisesti, koska lähes kaikki Liikenneviraston museotiet on otettu Museoviraston inventoinnissa suoraan mukaan RKY-kohteisiin. Maantiekohteella saavutettavuus on periaatteessa aina vähintään tyydyttävällä tasolla. Paltaniementien tapauksessa saavutettavuutta parantavat kohteelle toteutettu viitoitus ja opastus.

Tiehallinnon museokohteiden kokoelmapolitiikan kriteereillä Markkulan siltaa on sillan hoito- ja ylläpitosuunnitelmassa (Piltz & Soosalu 2014) arvioitu seuraavasti:

1. tietoarvo: 2 pistettä / tieto perustuu tutkimuksiin ja julkaisuihin, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteerejä, tai kohteesta on dokumentteja ja mainintoja kirjallisuudesta
sillasta on olemassa kaksisivuinen viitteytetty selvitys, joka viittaa vuoden 1959 siltaan
nykyisestä sillasta ei ole olemassa järjestettyä tietoa, mutta suhteellisesti alkuperäislähteitä on paljon
2. tieliikennehistoriallinen arvo: 2 pistettä / vähän tieliikennehistoriallista arvoa
arvo muodostuu siltatyyppistä, jota Markkulan silta ainoana nykyisellä maantieverkolla edustaa
Kankarin–Linnankylän tie on liikenneyhteytenä melko vähäarvoinen sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti
3. säilyneisyysarvo: ei arvioitu
museointiajankohdan eli vuoden 1982 siltaa ei enää ole olemassa
alkuperäistä on vain siltapaikka
nykyisen sillan hahmo edustaa vuoden 1959 siltaa, ja muistuttaa 1900-luvun alun tyyppillistä siltatyyppiä, mutta on sellaisen retrokopio.

Markkulan sillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma päättyy arvioon, jonka mukaan silta-tekniikaltaan aidosti riippuansassiltatyyppejä edustava silta olisi syytä säilyttää mukana Liikenneviraston museokohteiden kokoelmassa siitä huolimatta, että nykyinen Markkulan silta joutuisi kokoelmapolitiikan kriteereillä arvioituna seulottavien eli kokoelmasta poistettavien joukkoon. Suunnitelma suosittaa, että Markkulan sillan siltapaikalle rakennettaisiin tulevaisuudessa aidoista materiaaleista ja perinteisillä menetelmillä puinen riippuansassilta, joka edustaisi esimerkkiä talonpoikaisen sillanrakennuksen siltatyypistä.

Ehdotetun uuden kriteeristön ja aiemman Tiehallinnon kokoelmapolitiikan mukaisen arvioinnin tulokset ovat samansuuntaiset. Aiemman arvioinnin ongelmaksi muodostuu se, että museosillaksi aikanaan valittu silta onkin purettu ja korvattu uudella, ulkonäöltään ja statikaaltaan entistä vastaavalla, mutta 1980-luvun materiaaleilla ja työtavoilla toteutetulla retrosillalla. Uudet kriteerit mahdollistavat myös sillan tarkastelun nykytilassaan, jolloin luonnekriteerien mukainen pisteytys voisi muuttua. Edellä kuvattu testipisteytys on kuitenkin tehty ajatellen museosillaksi vuonna 1982 valittua siltaa, josta on siis säilynyt käytännössä vain siltapaikka. Luonnekriteereillä nykyinen silta saa siten vaatimattoman yhteispistemäärän.

Yleiskriteerien valossa Markkulan sillan merkitys valtiollisen väylänpidon kannalta jää vähäiseksi, osittain liikenneyhteyden yleisen vähämerkityksisyyden vuoksi ja osittain siksi, että liikenneyhteys, johon siltapaikka kuuluu, on leimallisesti syntynyt yksityisten intressien (tervanpoltto, sahateollisuus) tarpeista. Koskenkyläntien tienpito siirtyi valtiolle vasta vuoden 1963 alusta. Siltatyyppejä on sillanrakennuksen yleisen historian kannalta merkittävä, mutta valtiollisen väylänpidon näkökulmasta vähäarvoisempi. Historiallisena keskusvallan symbolikohteenä Markkulan sillalla ei ole juurikaan arvoa, eikä siltaan tietävästi liity kansallisen identiteetin kannalta merkittäviä henkilöitä tai ilmiöitä.

Testiarviointikohteiden merkittävyudessa on huomattava ero käytettäessä ehdotettuja kriteerejä. Laajempi ja analyttisempi arviointikehikko tuottaa tässä tapauksessa Tiehallinnon kokoelmapolitiikan kolmeen kriteeriin verrattuna luotettavamman tuloksen. Laajempi kriteeristö mahdollistaa myös merkittävyyden eri näkökulmien läpinäkyvän ja perustellun painottamisen eri tavoin.

7.5.2 Maantieverkon sillat

Suuresta, 1970-luvulla valmistuneiden siltojen joukosta testikohdejoukkoa rajattiin valmistumisvuoden avulla sekä sillan leveydellä ajoneuvoliikenteen siltoihin. Laajahkon, 89 siltaa sisältävän kohdejoukon varsinainen rajaaminen tehtiin muiden kriteerien avulla. RKY-kohteiden alueelle tai 250 metrin etäisyydelle RKY-kohteesta sijoittui paikkatietotarkastelun mukaan seitsemän siltaa. Silloista kaksi oli vierekkäisiä valtatie 7 siltoja, joista jatkotarkasteluun otettiin vain toinen. Valtakunnallisesti arvokaille maisema-alueille ei sijoittunut yksikään siltakohteista. RKY-alueet ja -kohteet pitivät sisällään laajasti historiallisten teiden ja siltojen kohteita, ja myös Liikenneviraston museotiet ja -sillat sisältyvät RKY-kohteisiin muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

RKY-rajausten käyttäminen massakohteiden karsintaan onnistui testiaineiston perusteella hyvin. Tarkempaan tarkasteluun rajautui 89 sillan otoksesta vajaa 10 prosenttia, mitä voidaan pitää samantyyppisten siltakohteiden kyseessä ollen riittävän kattavana valintana. Toinen mahdollinen tapa käyttää RKY-alueita väyläverkon arvokohteiden valinnan alkuvaiheisiin on RKY-kohteiden alueella sijaitsevien väyläverkon kohteiden poiminta paikkatietotarkastelulla.

Luonnekriteeritarkastelu tehtiin taitorakennerekisterin tietojen pohjalta. Vaikein arvioitava kohta oli historiallinen todistusvoimaisuus, jossa tulisi pohtia asiaa laajemmin ja tuntea tarkastelualueutta paremmin. Esimerkiksi isojen vesistöjen ylityksien kohdalla merkitys voi olla jopa valtakunnallinen. Päällekkäisyydet tulivat hyvin esiin myös alkuperäisyyden ja historiallisen kerroksisuuden osalla jonkin verran. Tarvittavat tiedot löytyvät taitorakennerekisteristä, mutta arviointi vaatii hyvää siltatietämystä sekä yleistietoa.

Kaikki sillat ovat saaneet tyypillisyydestä 3 pistettä ja harvinaisuudesta 0 pistettä, eli tyypillisten kohteiden poiminta on onnistunut. Edustavuudesta silloista viisi sai täydet 3 pistettä, eli sillat edustavat ajankohdalle luonteenomaisia siltaratkaisuja. Pistemäärien eroavaisuudet ovat suurimmat alkuperäisyyden kriteerin kohdalla: alkuperäisessä asussaan oleva, peruskorjaamaton Nuutajoen silta silta Urjalassa on saanut täydet 3 pistettä, kun taas Vantaalla sijaitseva Pappilan pohjoisen ajoradan risteyssilta on saanut arvioksi 0 sillalle tehtyjen mittavien korjausten ja muutosten vuoksi. Historiallisen todistusvoimaisuuden ja kerroksisuuden osalta sillat eroavat toisistaan vähemmän.

Kokonaisuutena kriteeristön soveltuvuutta arvokohteiden valintaan massakohteiden joukosta voi pitää kohtalaisen hyvänä. Muiden kriteerien käyttö mahdollistaa kohdejoukon rajaamisen yhteneväsillä perusteilla. Luonnekriteereillä tehty tarkastelu tuo analyttisyyttä kohteiden taustalla olevien väylänpidon ilmiöiden tunnistamiseen, mutta edellyttää myös riittävää kohdekohtaista ja yleistasoista tietopohjaa.

7.5.3 Vesiväylien kohteet

Museoviraston *Meriväylien rakennusperintö* -julkaisussa (Nyman, H. 2009) Orrengrundin tunnusmajakka on arvioitu erittäin arvokkaaksi rakennushistorialliseksi muistomerkiksi, joka on olennainen osa alueen kulttuurimaisemaa ja sekä Loviisan merenkulkuperinteiden tunnus. Majakan historiallinen tehtävä on selvä ja ymmärrettävä ja vaikka itse rakennusta on korjaustöiden yhteydessä muutettu, majakka on Nymanin mukaan säilyttänyt alkuperäisen olemuksensa. Majakka sisältyy myös Museoviraston RKY-kohteisiin. RKY-kohdekuvauksessa Orrengrundin rakennuskannan kokonaisuus on arvioitu hyväksi esimerkiksi valtion toimintaan perustuvasta virkamiesyhteisöstä merialueella. Itse majakkaa on pidetty yhtenä harvoista Suomenlahdella säilyneistä historiallisista merimerkeistä. Orrengrundin majakka on saanut testiarvioinnissa luonnekriteereillä arvioituna hyvän yhteispistemäärän, mikä vastaa Nymanin arviota. RKY-kohteen osana Orrengrundin majakalle on mahdollista antaa lisäpisteitä muiden kriteerien perusteella.

Russarön majakka on arvioitu Museoviraston julkaisussa (Nyman, H. 2009) arvokkaaksi maisemahistorialliseksi muistomerkiksi, joka on myös tärkeä Hangon kaupungin ja sen merenkulkuperinteiden symboli. Majakka sijoittuu majankanvartijayhteisön muiden rakennusten yhteyteen. Putkosen (2012) Senaatti-kiinteistöille tekemän rakennuskulttuuriselvityksen mukaan majakan piirustukset on hyväksynyt intendentti E.B. Lohrmann. Selvitys ei suoraan ota kantaa majakkarakennuksen merkittävyyteen. Russarön kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa miljöössä myös puolustushistoriaan liittyvät arvot ovat merkittäviä. Luonnekriteereillä tehty testiarviointi tuottaa Nymanin arvioon nähden samansuuntaisen tuloksen ja antaa samalla majakasta eri merkitysnäkökulmista eriteltyä tietoa.

Lill Gråharun pieni tunnusmajakka on Nymanin (2009) mukaan esimerkki 1800-luvulle tyypillisestä merimerkistä ja sen sijainnista. Majakka on myös olennainen osa maisemaa. Testiarvioinnissa kohteen arvoissa korostuvat tyypillisuus ja edustavuus, ja kokonaisuutena arviointi tuottaa Nymanin arvion kanssa samansuuntaisen lopputuloksen.

Museoviraston julkaisussa (Nyman, H. 2009) Blåskärin kummeli on arvioitu erittäin arvokkaaksi väylä- ja rakennushistorialliseksi muistomerkiksi. Kohteen merkitys perustuu sen harvinaisuuteen ja hyvään säilyneisyyteen sekä selkeään historialliseen merkitykseen sijaintipaikallaan. Luonnekriteerien mukaan tehty testipisteytys tunnistaa kohteen samat arvot.

Nymanin (2009) mukaan Spelharun tunnusmajakka on olennainen osa maisemaa ja havainnollinen esimerkki 1800-luvulle tyypillisestä merimerkistä ja sen sijainnista. Luonnekriteerien mukaisessa testipisteytyksessä uudelleen rakennettu Spelharun tunnusmajakka saa varsin vaatimattomat pisteet. Kohteen arvo perustuukin enemmän historialliseen sijaintiin, joka ilmentää väylänpidon jatkuvuutta.

Merimerkkien kohdalla kohteiden ympäristösidokseen kuuluu myös olennaisena kohteen sijainnista ja näkyvyydestä muodostuva maisemallinen arvo, jota Nyman on myös arvioissaan painottanut. Vesiväylien kohteiden arvioinnissa onkin suositeltavaa täydentää luonnekriteereitä muilla kriteereillä, joilla kohteiden väylänpidollinen, sijaintiin ja havaittavuuteen perustuva, historiallinen merkitys saadaan esille.

Kokonaisuutena luonnekriteerien mukainen kohteiden arvottaminen onnistuu testiarvioinnin perusteella hyvin tai vähintään kohtalaisesti. Merkittävyyden eri näkökulmien tarkastelu tuo arviointiin läpinäkyvyyttä ja nostaa esiin myös lisätietojen tarpeita. Inventointitietojen niukkuus ja historiallisten kontekstietojen pintapuolisuus testausvaiheessa aiheuttivat epävarmuutta arviointiin, mikä näkyy pistemäärien epätasällisyytenä. Testikohteiden tuloksia tarkasteltaessa on lisäksi huomattava, että pisteytys perustuu Multimäen vuosina 1996 ja 1997 tekemiin inventointeihin, joten tulokset eivät kerro kohteiden nykytilasta luotettavasti.

8 Jatkotoimenpide-ehdotuksia

8.1 Historiatiedon koonti, syventäminen ja täydentäminen

Liikenneviraston väyläverkon historiallista kertomusta, keskeisiä ilmiöitä ja ajanjaksoja koskeva hahmotelma yleiskriteereistä pohjautuu nykyisiin arvokohteiden valinta- ja arvotusperusteiden ja -kriteerien yhteydessä luotuihin jäsentelyihin, joista Tiehallinnon museokohteiden kokoelmapolitiikan tieliikennehistoriallisen arvon kriteeri on ollut keskeinen.

Valtiollisen väylänpidon keskeisten ilmiöiden ja ajanjaksojen määrittelyä on tarpeen syventää ja täydentää väylänpidon historiatieteellisen tutkimuksen tulosten avulla. Liikenneviraston historiakertomuksen jäsentämisessä ja väylämuotokohtaisten yleiskriteeritarkennusten muovaamisessa on samoin tarpeen aktivoida olemassa olevaa historiatietoa ja täydentää sitä tarpeen mukaan.

Liikenneviraston arvokohteiden kesken olevia inventointeja on suotavaa jatkaa mahdollisuuksien mukaan. Tietojärjestelmissä olevan kohdekohtaisen historiatiedon aktivointi ja hyödyntäminen edesauttaa kohteiden arvottamista luonnekriteereitä käyttäen.

8.2 Tiedonhallinta

Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokasta väyläomaisuutta koskevaa tietoa on useissa eri tietojärjestelmissä. Jatkoa ajatellen arvokohteita koskevan tiedon tulisi olla tallennettavissa, muokattavissa ja käytettävissä väylänpidon tietojärjestelmissä ja väylien kunnossapidossa sekä investointien suunnittelussa.

Inventointi- ja selvitysvaiheiden sekä hankkeiden seurauksena syntyvän muutostiedon tuottamiselle tulee luoda pohja ja ohjeistukset, joiden perusteella tiedot voidaan jo syntyhetkellään tuottaa muotoon, jonka jatkokäsittely on yksiselitteistä ja helppoa, eikä vaadi tulkintoja tai ylimääräisiä vaiheita.

Tuotettavien tietojen osalta tulee sopia ja ohjeistaa esimerkiksi seuraavat asiat:

Kuka on tiedon omistaja? Omistaja vastaa tiedon muodon määrittelystä ja tietosisällön ylläpidosta.

Missä tilanteissa tietoa syntyy tai muuttuu? Mikä taho tietoa synnyttää tai muuttaa? Kuinka usein tietoa on tarpeen päivittää? Kuka tallentaa tiedon? Kuinka tallentaja saa tallennettavat tiedot käytettäväkseen?

Ketkä tietoa hyödyntävät ja miten?

Mitä tietoja tallennetaan ja mihin muotoon? Koodausohjeet ja luokittelut on laadittava ja tarpeelliset linkittymiset kuvattava.

Miten varmistetaan, että tärkeiksi katsottuja arvokohteita tai niiden ominaispiirteitä ei hankkeiden yhteydessä vaaranneta tai tuhota? On luotava käytäntö hankkeiden yhteydessä tarvittavien toimenpiteiden varmistamiseksi.

8.3 Yhteistyö ja osallistaminen

Liikenneviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden määrittelytyötä tukevaa yhteistyötä ja osallistamista on mahdollista tehdä usealla eri tasolla. Liikenneviraston sisäisen yhteistyön koordinoinnissa perinnetoiminnan ohjausryhmän rooli on keskeinen. Perinnetyön ohjausryhmän työ linkittyy vahvasti viraston ympäristötyöhön ja -toimintalinjoihin. Viraston johdon sitoutuneisuus kulttuuriympäristöarvoja ja arvokohteita koskeviin tavoitteisiin muodostaa pohjan arvokohteiden määrittelytyön jatkuvuudelle. Arvokohteiden vastuullinen hoito ja ylläpito onnistuvat, mikäli kohteiden merkityksestä on virastossa yhtenevä käsitys ja kohteita koskeva tiedonhallinta tarkoituksenmukaisella tavalla järjestetty.

Museoviraston ja Liikenneviraston yhteistoimintasopimus käytännön yhteistoimintamuotoineen tukee myös jatkossa kulttuurihistoriallisesti arvokkaita väyläverkon kohteita koskevaa vuoropuhelua. Lainsäädäntö määrittelee Museoviraston asiantuntija-aseman kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luovutusprosesseissa ja yleisemminkin rakennetun kulttuuriympäristön arvojen asiantuntijana. Liikenneviraston ja Museoviraston yhteistyö muodostaa myös osan valtion eri toimijoiden kulttuurihistoriallista kiinteistövarallisuutta koskevasta yhteistyöjärjestelmästä, jossa mukana ovat ministeriöiden (ympäristöministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön) edustajat. Kun näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa sekä väylänpidon että museoviranomaisten organisaatiot ja toimintaperiaatteet ovat todennäköisesti muuttumassa, laajapohjainen ja verkostomainen toimintamalli väylä- ja museoviranomaisten keskus- ja aluehallinnon toimijoiden ja asiantuntijoiden kesken auttaisi turvaamaan yhteistyön jatkuvuutta muutostilanteissa.

Valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden hallinnoijista Metsähallitus on Liikenneviraston kannalta keskeinen yhteistyökumppani. Arvokohteiden kriteerien kehittäminen ja käytännön toiminta kiinteistöjen luovutustilanteissa jäsentävät kehittyvää yhteistyötä myös jatkossa. Metsähallitus on myös tunnistanut tarpeen väylänpidon ja liikenteen kulttuurihistoriaa koskevalle tiedolle omassa toiminnassaan valtion kiinteistöjen hallinnoijana.

Liikenneviraston toimialan valtakunnalliset erikoismuseot Mobilia ja Suomen Rautatiemuseo muodostavat merkittävän asiantuntemusvarannon väylänpidon kulttuurihistorian kentällä. Perinnetoiminnan ohjausryhmän laajennetulla kokoonpanolla erikoismuseoiden edustajat on jo kytketty mukaan Liikenneviraston kulttuuriympäristöä ja sitä kautta arvokohteitakin koskevaan työhön. Erikoismuseoiden asiantuntemuksen hyödyntämistä arvokohteiden kriteeristön jatkokehitystyössä ja väylänpidon historia-tiedon tuottamisessa ja täydentämisessä on mahdollista laajentaa nykyisestä.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden merkitys syntyy kulttuurisissa prosesseissa, joissa kohteita tuotetaan, käytetään, kunnostetaan, muutetaan tai hävitetään ja jossa kohteiden historiallisia vaiheita muistellaan, tutkitaan ja merkityksellistetään. Liikenneviraston arvokohteidenkin merkitys ja arvot muuttuvat ajan kuluessa. Arvokohteiden merkitysten avaamisella laajempaan, yleiseen keskusteluun ja vuoro-

vaikutukseen kohteiden merkityspotentiaalia on mahdollista työstää ja laajentaa. Museoliiton merkitysanalyysimenetelmän soveltaminen arvokohteisiin yhdessä tietosisältöjen julkaisemisen ja mobiiliviestinnän kehittämisen kanssa voisi tuottaa väylänpitäjälle uutta näkökulmaa väylänpidon arvokohteiden merkityksistä.

8.4 Arviointia ja kehittämis ehdotuksia

8.4.1 Maantieverkon museotiet ja -sillat

Nykyisin osa Liikenneviraston tienpidon museokohdekokoelmaan kuuluvista teistä ja silloista on kuntien ja yksityisten omistajahallinnassa. Lainsäädäntöä ja kiinteistövarallisuuden omistajuutta koskevat selvityksen päätelmät tarkoittavat käytännössä sitä, että muita kuin Liikenneviraston omistamia kohteita ei enää luettaisi Liikenneviraston museokohteiksi. Kunnat tai yksityiset kohteiden omistajat ja haltijat voisivat edelleen pitää kohteita museokohteina niin halutessaan. Koska valtaosa nykyisistä Liikenneviraston museotie- ja museosiltakohteista on myös RKY-kohteita ja/tai kaa- vamerkinnoin suojeltuja, kohteiden kulttuurihistorialliset arvot on edelleen otettava huomioon niiden kunnossapidossa ja käytössä.

Mikäli Liikenneviraston museoteiden ja -siltujen nykyinen kokoelma supistuu edellä kerrotusta syystä, jäljelle jäävän Liikenneviraston kohteiden kokonaisuuden edustavuutta väylänpidon historian kannalta keskeisten ilmiöiden ja ajanjaksojen kannalta on arvioitava uudelleen. Vaikka vanhimpien museoteiden kohdalla valtion varsinainen tienpitotoiminta ja omistajuus onkin alkanut varsin myöhään, vanhimman tieverkon edustajat maantieverkolla on silti ehdotettujen yleiskriteerien mukaisesti syytä pitää mukana Liikenneviraston arvokohteissa.

Vuonna 2007 julkaistussa, Tiehallinnon silloisia museoteitä ja -silloja käsitelleessä museokohdeselvityksessä (Liimatainen, K. 2007) todettiin museokohteiden kokoelman edustavuudessa puutteita. Museotiet edustavat vanhimpia maanteitä, ja kokoelmasta puuttuvat myöhäisemmät sodan ajan ja jälleenrakennuksen kauden tiet, työllisyystöinä tehdyt tiet sekä nykyaikaisen tieverkon rakentamisvaiheen kohteet. Museo-silloissa puuttuu vastaavasti uudempi sillasto ja esimerkiksi risteys sillat kokonaan. Arvokohteiden kokoelman täydentäminen edellä todettujen edustavuuspuutteiden korjaamiseksi on edelleen tarpeen.

8.4.2 Rautatieverkon sillat

Liikenneviraston valitsema 12 arvokohdesiltaa edustavat valtaosin ennen toista maailmansotaa rakennettuja siltoja. Jälleenrakennuskauden jälkeen rakennettuja siltoja arvokohteissa ei ole lainkaan. Uudempien siltojen puuttuminen heikentää arvokohteiden kokoelman edustavuutta. Liikenteen ja rataverkon kehittämisen tarpeet ohjaavat kuitenkin reunaehtoina arvokohteiden valintaa myös jatkossa.

8.4.3 Vesiväylät

Ainutlaatuiset ja harvinaiset sekä kaikkein vanhimmat arvokohteiksi määritellyt valtiollisen väylänpidon toimintaa ilmentävät kohteet käytössä olevalla väyläverkolla on suositeltavaa edelleen pitää osana Liikenneviraston arvokohteiden kokonaisuutta. Kanavat ovat erityisen selkeästi valtiollisen väylänpidon ilmentäjiä, joten väyläinfrastruktuurin osaksi luettavat, arvokkaiksi määritellyt kanavat on suositeltavaa edelleen pitää väylänpitäjän arvokohteissa mukana.

8.4.4 Liikennejärjestelmänäkökulma ja arvokohteiden kokonaisuudet

Maa- ja vesiliikenteen väyläverkostojen kytkeytyneisyys ei pääse selkeästi näkyviin nykyisissä väyläverkoston arvokohteissa, koska kohteiden valintaa on tehty erikseen, väylämuodoittain. Liikennejärjestelmänäkökulmasta eri liikennemuotojen niveltyneisyyden ja kytkennän esiin nostaminen voisi tuoda lisäarvoa kokoelmalle. Liikennejärjestelmänäkökulmasta maantie-, rautatie- ja vesiväylät ovat olleet yhteydessä postipolkuihin, talviteihin ja uittoväyliin sekä linkittyvät edelleen eri tavoin muun muassa katuihin ja yksityistieihin, metsäteihin, satamiin, liikenneasemiin ja lentokenttiin.

Käytännössä erityyppisten arvokohteiden sijoittuminen samalle maantieteellisesti rajattavissa olevalle alueelle mahdollistaisi liikenteen, kuljetusten ja väylänpidon historian linkittymisen esille tuomisen, jolloin arvokohteiden saavutettavuuden kohentamiselle tarjoutuisi nykyistä paremmat edellytykset. Kohdekokonaisuuden hyvän saavutettavuuden kannalta tarpeelliset tietoaineistot ja opastusjärjestelyt olisi tällöin mahdollista toteuttaa laadukkaasti myös opetuksellisia ja matkailullisia tarpeita silmällä pitäen. Väyläverkon arvokohteiden kokonaisuudet tarjoaisivat alustoja myös kulttuurisesti elävän, paikallisia asukkaita ja elinkeinoelämää palvelevien, toiminnallisten elämysten kokemiseen ja tuottamiseen.

8.4.5 Nykyaajan arvokohteet ja dokumentointi

Väyläverkon arvokohteiden kokoelmien edustavuutta on mahdollista turvata pitkäjänteisesti myös valitsemalla uusista väyläinfrastruktuurin kohteista osia arvokohteeksi jo kohteiden suunnittelun tai rakentamisen aikaan taikka pian kohteiden valmistuttua. Arvokohteen ominaispiirteiden säilyminen ja tutkittavuus varmistettaisiin tällöin alusta saakka hyvin laadittuihin suunnitelmiin perustuvilla ja tarkoituksenmukaisilla hoidon ja ylläpidon toimenpiteillä.

Museokentällä tiedonkeruu nykypäivän elämästä, tapahtumista ja ilmiöistä tapahtuu nykydokumentointimenetelmillä. Nykydokumentointi on ilmiökeskeistä, eli esineet edustavat tallennettavaa ilmiötä, joka tarjoaa puolestaan esineille kontekstin. Nykydokumentoinnin menetelmiä museoissa ovat havainnointi, haastattelut, valokuvaus, videokuvaus ja esinehankinta. (Metsänkylä, A. 2010.)

Liikenneviraston väyläverkkoa koskevaa informaatiota tallennetaan jatkuvasti erilaisiin tietojärjestelmiin ja -aineistoihin. Järjestelmien sisältämien tietojen ymmärtäminen myös historiallista muutosta koskevaksi tiedoksi ja tiedonkeruun mieltäminen nykydokumentoinnin menetelmäksi avartavat näkökulmaa väylänpidon historian ja perinteen tallentamiseen ja arvokohteisiin. Historiallisen kerrostuneisuuden hyväksyminen osaksi väyläverkkojen luonnetta voi auttaa sovittamaan yhteen arvokohteiden turvaamisen ja liikenteen ja väylien kehittämisen keskenään ristiriitaisiakin tarpeita. Esimerkiksi parannettavalla tie- tai rataosalla oleva arvokkaaksi tunnistettu kohde voi säilyttää historiallisen todistusvoimansa ja tutkittavuutensa hyvin järjestetyn dokumentoinnin ja tietojen tallennuksen avulla, vaikka itse kohdetta muutettaisiin.

Lähteet

Aitta, S. 2004 (toim.): Siltojemme historia. History of Finnish bridges. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry. Otava 2004.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2014: Tieperinnetoiminta. Internet-sivut.
https://www.ely-keskus.fi/web/ely/tieperinnetoiminta;jsessionid=2727351D7B16EE73B0043FFFC40715C6?p_p_id=122_INSTANCE_aluevalinta&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_r_p_564233524_resetCur=true&p_r_p_564233524_categoryId=14401#.WH3IC01f1Ms

Flink, S. ja Vauramo, A. 2015: Valtion strateginen rakennusperintö. Senaatti-kiinteistöt Selja Flink ja Metsähallitus Anu Vauramo. Diaesitys.

Härö, M. ja Ryyppö, M. 2015: Valtion strateginen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus. Analyysi arvottamisesta ja valinnoista. Ympäristöministeriö ja Museovirasto. Saatavissa:
<http://www.ym.fi/download/noname/%7BBDD4E56A-48C6-40E9-9189-0068E9363348%7D/119877>

Häyhä, H., Jantunen, S. ja Paaskoski, L. 2015: Merkitysanalyysimenetelmä. Suomen museoliiton julkaisuja 64. Saatavissa:
<http://www.museoliitto.fi/merkitysanalyysimenetelma>

Liikennevirasto 2013 a: Liikenneviraston perinnetoimintaselvitys. Liikenneviraston muita julkaisuja 2013. Saatavissa:
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2013_liikenneviraston_perinnetoimintaselvitys_web.pdf

Liikennevirasto 2013 b: Vesilaki väylähankkeissa. Liikenneviraston ohjeita 12/2013. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2013-12_vesilaki_vaylahankkeissa_web.pdf

Liikennevirasto 2014: Liikenneviraston ympäristötoimintalinja. Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2014. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lto_2014-01_liikenneviraston_ymparistotoimintalinja_web.pdf

Liikennevirasto 2015: Liikenneviraston ympäristöohjelma 2015-2018. Liikenneviraston toimintalinjoja 3/2015. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lto_2015-03_liikenneviraston_ymparistoothjelma_web.pdf

Liikennevirasto 2016 a: Kainuun möljät ja vetoraiteet. Tarkastusmuistio. 11 s.

Liikennevirasto 2016 b: Liikenneverkko. Saatavissa:
<http://www.liikennevirasto.fi/liikenneverkko>

Liikennevirasto 2016 c: Liikenneviraston kiinteistötoimintalinjat 2016–21. Saatavissa:
http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23879/Kiinteist%C3%B6toimintalinjat_2016-2021/8dd74353-41a9-4d78-b876-e3484f80646e

Liikennevirasto 2016 d: Väylä vastuullisuuteen. Yhteiskuntavastuuraaportti 2015. Saatavissa:

http://www.liikennevirasto.fi/documents/20485/204242/ISBN_Yhteiskuntavastuuraaportti2015/572f9819-6363-46de-a795-ae7c967c23eb

Liimatainen, K. 2007: Tiehallinnon museotiet ja –sillat. Museokohdeselvitys. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 11/2007. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/235768/Museokohdeselvitys/4a352b76-17f5-488d-b56b-0eec2bac37f9>

Maaperä, J. 2016: Katsaus valtion kiinteistövarallisuuden hallintaa ja käyttöä koskevaan lainsäädäntöön. Teoksessa: Hakli, O. ja Laine, A. (toim.): Valtiolla rakennettu. Näkökulmia valtion kiinteistöjen hoitoon. Museovirasto 2016. 235 s.

Metsähallitus 2017: Metsähallituksen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus. Arvotusavain. Metsähallitus asia 469/2017/04.00. Moniste 19 s.

Metsänkylä, A. 2010: Nykydokumentointi: mitä ja miksi. Koulutuspäivän 1.11.2010 diaesitys. Saatavissa:

http://www.museoliitto.fi/doc/nykydokumentointi/antti_metsankyla.pdf

Mobilia 2015: Mobilian kokoelmapolitiikka. Päivitetty 16.2.2015. Saatavissa:

<http://www.mobilia.fi/kokoelmat/kokoelmapolitiikka>

Multimäki, J. 1997 a: Merenkulkuhallinnon rakennusten inventointi. raportti vuoden 1996 työstä Suomenlahdella. Museovirasto, rakennushistorian osasto. 141 s. Saatavissa:

https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae_liite.aspx?id=116893&ttyyppi=pdf&kansio_id=0

Multimäki, J. 1997 b: Merenkulkuhallinnon rakennusten inventointi II. Raportti vuoden 1997 työstä Saaristomerellä. Museovirasto, rakennushistorian osasto. 71 s. Saatavissa:

https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae_liite.aspx?id=119372&ttyyppi=pdf&kansio_id=0

Museovirasto: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY.

Saatavissa: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Nenonen, M. 2016: Liikennepolitiikan paradoksi. Miten liikennejärjestelmää johdetaan. Liikennevirasto 2016.

Niukkanen, M. 2009: Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset. Tunnistaminen ja suojelu. Museovirasto, Rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Saatavissa:

<http://www.nba.fi/fi/File/685/hist-ajan-muinaisjaannokset.pdf>

Nyman, H. 2009: Meriväylien rakennusperintö. Museoviraston rakennushistorian osaston raportteja 21. Saatavissa: <http://www.nba.fi/fi/File/1005/merivaylien-rakennusperinto.pdf>

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2013: Museoviraston kiinteistöt ja rakennukset. Työryhmän esitys kiinteistövarallisuuden hallinnan uudelleen järjestämisestä. Opetus- ja kulttuuriministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2013:3. Saatavissa:

<http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2013/liitteet/tr3.pdf?lang=fi>

Opetus- ja kulttuuriministeriö ja ympäristöministeriö 2014. Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020. Valtioneuvoston periaatepäättös 20.3.2014. Saatavissa: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/43197/Kulttuuriymp%C3%A4rist%C3%B6strategia_2014.pdf?sequence=1

Opetus- ja kulttuuriministeriö ja ympäristöministeriö 2015. Kulttuuriympäristö yhteisenä voimavarana. Kulttuuriympäristöstrategian toimeenpanosuunnitelma 2014–2020. Saatavissa: <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/155049/kulttuuriymparisto%20yhteisena%20voimavarana.pdf?sequence=1>

Pekkala, H. ja Piltz, M. 2014: Selvitys Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikasta. Moniste. 8 s.

Piltz, M. ja Soosalu, L. 2012: Paltaniementie, Kajaani. Museotien hoito- ja ylläpito-suunnitelma. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Raportteja 139/2012. 38 s. Saatavissa: <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/235768/Paltaanniementien+hoitosuunnitelma/doc88feg-db53-4e35-af1d-77832ec3dbb8>

Piltz, M. ja Soosalu, L. 2014: Markkulan silta, Kihniö. Museosillan hoito- ja ylläpito-suunnitelma. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Raportteja 59/2014. 32 s. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-064-6>

Putkonen, L. 2012: Hanko Russarö. Selvitys linnakesaaren rakennuskulttuurista. Senaatti-kiinteistöt, Ramboll. Saatavissa: https://www.senaatti.fi/filebank/3155-2012_Ramboll_Putkonen_Hanko_Russaro%CC%88_RHS_web.pdf

Tiehallinto 2007: Tiehallinnon museoteiden ja -siltojen kokoelmapolitiikka. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/235768/Museoteiden+ja+-siltojen+kokoelmapolitiikka/e65eb5a6-b0a0-40e7-9708-2a3c3a60d1d8>

Valtion kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kiinteistövarallisuuden omistuksen ja hallinnoinnin järjestämistä selvittänyt työryhmä. Raportti 16.1.2012. Saatavissa: <http://docplayer.fi/820195-Valtion-kulttuurihistoriallisesti-arvokkaan-kiinteistovarallisuuden-omistuksen-ja-hallinnoinnin-jarjestamista-selvittava-tyoryhma.html>

Vinter, M. 2016: Museorautatiesillat. Esitelmädiat siltatekniikan päivillä 27.–28.1.2016. Saatavissa: <http://www.betoniyhdistys.fi/media/siltatekniikan-paivat/vinter-maria-museorautatiesillat-siltatekniikan-paivat-28.1.2016.pdf>

Zetterberg, S. 2011: Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta. WSOY, Helsinki. 543 s.

ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-411-5
www.liikennevirasto.fi

Liik
enne
vira
sto